# DZIENNIK URZĘDOWY
## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

10 lipca **Nr. 17.** Rok 1930.


T R E Ś Ć:



## SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

### 135.

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, ORAZ KOMUNIKACJI

z dnia 22 maja 1930 r.

**w sprawie Instrukcji kolejowo-celnej.**

§ 1.

Celem uregulowania stosunków kolejowo-celnych, związanych z przewozem kolejami przez granicę celną podróżnych, bagażu i towarów, wprowadza się dołączoną przy niniejszem Instrukcję kolejowo-celną.

§ 2.

Instrukcja ta wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1930 r. Jednocześnie ustaje stosowanie postanowień zawartych: w rozporządzeniu Ministrów: Skarbu, Kolei Żelaznych oraz Przemysłu i Handlu z dn. 28 lipca 1922 r. w przedmiocie tymczasowej instrukcji o przekazywaniu przesyłek celnych (Dz. Ust. R. P. Nr. 73/1922 r. poz. 663 i Dz. Urz. M. Sk. Nr. 23/1922 r. poz. 384), w rozporządzeniach Ministrów Skarbu i Kolei w sprawie materjalnej odpowiedzialności kolei żelaznych za niedostarczone urzędom celnym przesyłki celne z dn. 10 marca 1924 r. i 26 maja 1925 r. (Dz. Urz. M. Sk. Nr. 9/1924 r. poz. 283 i Nr. 18 z 1925 r. poz. 474) oraz w rozporządzeniu Ministrów: Skarbu i Kolei Żelaznych z dn. 25 lipca 1923 r. w sprawie sprawdzania przesyłek krajowych, nadawanych z pasa granicznego do kraju, oraz kontroli pociągów krajowych, wysyłanych z pasa granicznego do kraju (Dz. Urz. M. Sk. Nr. 18 z 1923 r. poz. 533).

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

Minister Komunikacji: *Kühn*

**Załącznik** do rozporządzenia Ministrów: Skarbu oraz Komunikacji z dn. 22 maja 1930 r.

### INSTRUKCJA KOLEJOWO-CELNA.

**Przepisy ogólne.**

§ 1.

Koleje przeznaczone do użytku publicznego mogą przewozić podróżnych, bagaż i towary przez granicę celną zarówno w dzień jak i w nocy.

§ 2.

Ruch pociągów i oddzielnych parowozów przez granicę celną odbywa się na zasadzie ogłoszonego

na pewien okres czasu rozkładu jazdy, uzgodnionego uprzednio z władzami celnemi. Czas postoju pociągów na stacjach granicznych winien być wyznaczony taki, aby był dostateczny dla załatwienia formalności celnych.

§ 3.

(1) W razie puszczenia pociągów nadzwyczajnego lub dodatkowego, nieobjętych rozkładem jazdy, graniczna stacja kolejowa obowiązana jest zawiadomić o tem urząd celny przynajmniej na godzinę przed odejściem pociągu zagranicę, względnie na godzinę przed przybyciem pociągu z zagranicy, aby urząd celny miał możność wydać potrzebne do odprawy zarządzenia.

(2) Graniczna stacja kolejowa obowiązana jest pozatem zawiadomić urząd celny o wyjściu każdego pociągu i oddzielnego parowozu z ostatniej stacji zagranicznej, jak również o wszelkich opóźnieniach i odwołaniu pociągów oraz o zmianach w rozkładzie jazdy.

(3) O kursowaniu pociągów roboczych na odcinku między stacją graniczną a granicą celną, oraz o zamiarze wykonywania prac na odcinku granicznym należy zawczasu zawiadomić urząd celny i straż graniczną.

§ 4.

Przejazd pociągów i oddzielnych parowozów przychodzących z zagranicy i odchodzących zagranicę powinien odbywać się na przestrzeni między granicą celną a stacją graniczną bez zatrzymania i zmiany składu pociągu i ładunku.

§ 5.

(1) W komunikacji przez granicę celną nie wolno przewozić na parowozach i tendrach żadnych przedmiotów, z wyjątkiem paliwa i przedmiotów należących do inwentarza parowozu.

(2) W wagonach osobowych mogą być przewożone, oprócz przedmiotów stanowiących inwentarz wagonów oraz przedmiotów do użytku służby kolejowej, tylko bagaż ręczny podróżnych. Jako bagaż ręczny uważa się te rzeczy, które podróżny może wziąć ze sobą do wagonu osobowego według przepisów kolejowych.

§ 6.

(1) Wagony, lokomotywy i tendry kolejowe nie powinny mieć sekretnych lub trudnych do dostępu pomieszczeń, któreby nadawały się do uprawiania przemytnictwa.

(2) W razie wykrycia tego rodzaju pomieszczeń, Zarząd kolejowy obowiązany jest na żądanie Dyrekcji Ceł usunąć ujawnione wadliwości, a gdyby to technicznie okazało się niemożliwe, nie używać takich środków lokomocji kolejowej przy przewozach przez granicę celną.

§ 7.

Przybywające z zagranicy pociągi i oddzielne parowozy powinny zatrzymywać się w obrębie placu urzędowego granicznego urzędu celnego, w miejscach ustalonych przez zawiadowcę stacji w porozumieniu z urzędem celnym i miejscową placówką kontroli paszportowej. O wszelkich koniecznych w tym względzie zmianach urząd celny i placówka kontroli paszportowej powiny być zawczasu zawiadomione. Jako plac urzędowy granicznego urzędu celnego uważa się w rozumieniu niniejszej Instrukcji całą graniczną stację kolejową. Plac urzędowy wewnętrznego urzędu celnego ustala na każdej stacji zarząd stacyjny z urzędem celnym.

§ 8.

Wysyłanie pociągów i parowozów z granicznych stacji poza obręb placu urzędowego może odbywać się tylko za każdorazowem zezwoleniem urzędu celnego.

§ 9.

(1) W urzędach celnych obowiązują godziny urzędowania, ustalane dla władz i urzędów państwowych. W wypadkach koniecznej potrzeby Dyrekcje Ceł mogą zmienić godziny urzędowania w urzędach celnych stosownie do miejscowych warunków.

(2) Celem wykonywania w granicznych urzędach celnych poza godzinami urzędowemi oraz w dni świąteczne służby zewnętrznej, związanej z ruchem pociągów, odprawą podróżnych, bagażu, przesyłek ekspresowych i t. p., kierownik urzędu celnego ustanawia w porozumieniu z koleją stałe dużury.

§ 10.

Do nakładania i zdejmowania zamknięć celnych są uprawnione wyłącznie urzędy celne, o ile przepisy niniejszej Instrukcji nie stanowią inaczej.

**Dokumenty celne dotyczące zagranicznych przesyłek przywozowych.**

§ 11.

Zagraniczny nadawca towaru jest obowiązany dołączyć do kolejowego listu przewozowego dwa egzemplarze deklaracji celnej nadawcy względnie i inne dokumenty wymagane przepisami celnemi. Dołączenie wymienionych dokumentów powinno być zaznaczone w kolejowym liście przewozowym odpowiednią adnotacją.

§ 12.

(1) Na każdy pociąg towarowy przybywający z zagranicy, w którym oprócz wagonu służbowego znajdują się wagony naładowane towarami, kolej dostarcza granicznemu urzędowi celnemu jeden egzemplarz wykazu (spisu) pociągowego, który powinien zawierać: numery załadowanych wagonów, ich cechy, oraz rodzaj towaru (wzór Nr. 1).

(2) Niezależnie od wykazu pociągowego kolej dostarcza granicznemu urzędowi celnemu jeden egzemplarz wykazu zdawczego (wzór Nr. 2). Wykaz

ten powinien zawierać: numery i cechy wagonów, numery listów przewozowych, stację nadania, stację przeznaczenia, cechy i numery przesyłek, ilość sztuk, rodzaj opakowania, nazwę towaru i wagę. Jeżeli w pociągu znajduje się wagon z przesyłkami zbiorowemi, nadanemi za jednym kolejowym listem przewozowym z ogólną nazwą „towar zbiorowy", kolej obowiązana jest doręczyć urzędowi celnemu ponadto specyfikację zawartości takiego wagonu.

(3) W wypadkach, gdy już zawarte umowy kolejowe przewidują odmienne rodzaje dokumentów, wymienionych w tym paragrafie, dokumenty te należy przyjmować aż do czasu zmiany postanowień wspomnianych umów.

§ 13.

Jeżeli w pociągu znajdują się wagony próżne, należące do taboru kolejowego, nie wymaga się wyszczególnienia numerów tych wagonów w wykazie pociągowym, należy jednak oznaczyć w tym wykazie ogólną ilość takich wagonów. Wagony próżne, przewożone za listami przewozowemi, chociażby na własnych osiach, powinny być wymienione w wykazie pociągowym z oznaczeniem numerów, cech i rodzaju wagonów.

§ 14.

Na przybywające z zagranicy pociągami osobowemi przesyłki bagażowe oraz przesyłki ekspresowe i pośpieszne, kolej dostarcza granicznemu urzędowi celnemu po jednym egzemplarzu wykazu zdawczego. Wykaz na przesyłki bagażowe powinien zawierać: numer kwitu (ceduły) bagażowego, stację nadania, stację przeznaczenia, ilość sztuk oraz wagę. Wykaz na przesyłki ekspresowe i pośpieszne powinien zawierać: numer listu przewozowego, stację nadania, stację przeznaczenia, cechy, numery oraz ilość sztuk przesyłki, rodzaj opakowania, nazwę towaru i wagę (wzór Nr. 3).

§ 15.

Umowy państwowe o tranzycie specjalnym (np. tranzyt z Prus Wschodnich do reszty Niemiec przez Polskę; tranzyt z Rumunji do Rumunji przez Polskę) zawierają odrębne postanowienia w sprawie dokumentów, jakie kolej obowiązana jest dostarczyć granicznym urzędom celnym w związku z tranzytowym przewozem.

**Przyjęcie pociągów towarowych, przybyłych z zagranicy.**

§ 16.

W celu przyjęcia pociągów towarowych przybywających z zagranicy, a w miarę możności jednoczesnej odprawy niektórych towarów masowych, kierownik granicznego urzędu celnego wyznacza dyżury urzędników i dozorców celnych. Kolej ze swej strony wyznacza pracowników i robotników potrzebnych do wykonywania pracy fizycznej, związanej z rewizją pociągu i ewentualną odprawą towarów.

§ 17.

Dyżurny urzędnik i dozorcy celni powinni oczekiwać na torach przybycia pociągu i mieć baczenie, aby w czasie przejazdu pociągu przez teren stacyjny do miejsca przeznaczonego do zatrzymania się, a także w czasie rewizji, nic z pociągu nie było zrzucone lub zabrane.

§ 18.

Natychmiast po zatrzymaniu się pociągu pracownik kolejowy wyznaczony do przewożenia dokumentów oddaje oczekującemu na pociąg dyżurnemu urzędnikowi celnemu wykazy pociągowy i zdawczy, odnoszące się do przybyłego pociągu, poczem niezwłocznie rozpoczyna się rewizja pociągu.

§ 19.

(1) Przy rewizji pociągu należy mieć przedewszystkiem na uwadze:

czy znajdujące się w pociągu wagony zgadzają się ze sporządzonym przez kolej wykazem;

czy w parowozie i w wagonach niema ukrytych pomieszczeń z towarami;

oraz czy wagony oznaczone w wykazie jako próżne, są rzeczywiście bez towarów i stanowią wagony należące do taboru kolejowego.

(2) Przy badaniu pociągu przy świetle sztucznem, zwłaszcza przy badaniu cystern, należy używać latarek elektrycznych i zachować wyjątkową ostrożność.

§ 20.

(1) Jeżeli w pociągu okażą się towary jednolite całowagonowe, wolne od cła, których zgłoszenie do odprawy celnej należy do obowiązku kolei, a techniczne warunki i rodzaj towarów nie nasuwają trudności w zbadaniu ich, urzędnik celny, na wniosek kolejowej ajencji celnej, powinien dokonać odprawy tych towarów przy okazji rewizji pociągu, a to celem przyśpieszenia obrotu wagonami.

(2) Dyrekcja Ceł na wniosek kolei może zezwolić na odprawę w czasie rewizji pociągu również masowych towarów podlegających cłu, dozwolonych do odprawy na wagonach, o ile zgłoszenie tych towarów należy do obowiązku kolei, a rodzaj towarów i inne okoliczności nie wzbudzają wątpliwości, że odprawa celna będzie mogła być przeprowadzona z należytą dokładnością.

(3) Rewizja wymienionych wyżej towarów, zarówno wolnych od cła, jak i podlegających opłacie celnej, może być dokonywana zasadniczo tylko przy świetle dziennem.

(4) W wypadkach, gdy odprawa celna wymienionych wyżej towarów jest wykonywana po zamknięciu kasy urzędu celnego, Dyrekcja Ceł ustali we własnym zakresie sposób przyjmowania należności celnych od omawianych towarów.

§ 21.

(1) W czasie rewizji pociągu należy na wagony kryte nieodprawione zawiesić plomby celne obok

plomb zagranicznych. Towary znajdujące się na wagonach odkrytych, jeżeli zachodzi potrzeba ściślejszego zabezpieczenia ich, powinny być pokryte przez kolej oponami z zawieszeniem plomb celnych.

(2) O zawieszeniu plomb celnych i pokryciu wagonów oponami urzędnik celny umieszcza adnotację w wykazie pociągowym.

(3) Na kryte wagony, odprawione w czasie rewizji pociągu, pracownik kolei powinien zawiesić plomby kolejowe niezwłocznie po dokonaniu odprawy danego wagonu.

§ 22.

(1) Gdyby przy rewizji pociągu i sprawdzaniu dokumentów ujawniono niedokładności, które można niezwłocznie uregulować, pracownik kolejowy powinien to uskutecznić odręcznie, przyczem wszelkie poprawki w wykazach pociągowych i zdawczych powinny być stwierdzone podpisami pracownika kolejowego i urzędnika celnego.

(2) Jeżeli zauważone w dokumentach niezgodności wymagają wyjaśnienia stacji zagranicznej, kolej sporządza odręcznie krótki protokół, który podpisują urzędnik celny i pracownik kolejowy. Odpis takiego protokółu otrzymuje urząd celny.

§ 23.

Po sprawdzeniu dokumentów pracownik kolei w porozumieniu z urzędnikiem celnym dysponuje, gdzie i jakie wagony mają być podstawione, np. do wyładowania w magazynie krytym, pod rampę, do zważenia na wadze wagonowej i t. p. Gdyby miejsce, w którem ustawiono wagony, okazało się nieodpowiednie do przeprowadzenia prawidłowej rewizji, kolej obowiązana jest przestawić wagony w miejsce wskazane przez urząd celny.

§ 24.

Dopóki rewizja pociągu nie została ukończona, nie wolno pociągu przesuwać, ani też odczepiać lub dostawiać wagonów do pociągu. Jeżeli jednak przesunięcie pociągu lub jego podział jest konieczny ze względów na potrzeby ruchu, kolej może to uczynić po uzgodnieniu z urzędem celnym.

**Przyjęcie pociągów osobowych, przybyłych z zagranicy.**

§ 25.

W zależności od miejscowych warunków kierownik urzędu celnego ustanawia sposób dozoru celnego nad przybywającemi z zagranicy pociągami osobowemi.

§ 26.

(1) Do odprawy podróżnych i bagażu kierownik urzędu celnego wyznacza odpowiedni personel celny, kolej zaś w porozumieniu z kierownikiem urzędu celnego wyznacza pracowników i robotników.

(2) Robotnicy, wyznaczeni przez kolej, powinni nosić odpowiednie znaczki numerowane. W czasie odprawy podróżnych i bagażu, robotnicy powinni pozostawać pod dozorem wyznaczonego pracownika kolejowego i stosować się do poleceń urzędników celnych.

§ 27.

Przy odprawie podróżnych i bagażu w czasie przybycia z zagranicy pociągu osobowego powinien być obecny kierownik urzędu celnego lub upoważniony przez niego zastępca.

§ 28.

Przed przybyciem pociągu osobowego z zagranicy dyżurny urzędnik celny zarządza zamknięcie przejść stacyjnych, mających styczność z pociągiem, pozostawiając tylko otwarte wejście do sali rewizyjnej od strony pociągu, przez które wpuszcza się przybyłych z zagranicy podróżnych. Jednocześnie z zamknięciem przejść należy w miarę możności odgrodzić tę część peronu, przed którą zatrzymują się pociągi przychodzące z zagranicy. Z tą chwilą, aż do ukończenia odprawy podróżnych i rewizji pociągu, dostęp do sali rewizyjnej i pociągu poza personelem celnym i policyjnym jest dozwolony tylko zatrudnionym służbowo przy pociągu pracownikom kolejowym i pocztowym oraz osobom mającym nadzór nad wymienionymi pracownikami. Poza podróżnymi i wymienionymi wyżej organami służbowemi inne osoby mogą być dopuszczone do sali rewizyjnej i do pociągu w czasie odprawy podróżnych i rewizji pociągu tylko za pozwoleniem kierownika urzędu celnego lub jego zastępcy, wydanem w porozumieniu z kierownikiem miejscowej stacyjnej placówki kontroli paszportowej.

§ 29.

(1) Jeżeli rewizji celnej ręcznych pakunków podróżnych, przybyłych pociągiem osobowym, nie dokonywa się w wagonach, lecz w sali rewizyjnej, robotnicy kolejowi obowiązani są na żądanie podróżnych przenieść wymienione pakunki do sali rewizyjnej.

(2) W pierwszym rzędzie powinna być przeprowadzona rewizja pakunków ręcznych, a następnie rewizja bagażu nadanego za kwitami bagażowemi.

§ 30.

(1) Wyładowanie bagażu oraz przesyłek ekspresowych i pośpiesznych odbywa się pod kontrolą urzędnika celnego według wykazów zdawczych (§ 14), które konduktor bagażowy powinien wręczyć wymienionemu urzędnikowi niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na stacji.

(2) Przy wyładowaniu należy sprawdzić z wykazami ilość sztuk, stację nadania i numery nalepek na bagażu oraz cechy, numery i rodzaj opakowania przesyłek ekspresowych i pośpiesznych.

(3) W razie niezgodności, które nie mogą być uregulowane na miejscu, należy sporządzić odręcznie krótki protokół podpisany przez urzędnika celnego i pracownika kolejowego.

§ 31.

(1) Wyładowany i sprawdzony bagaż, z wyjątkiem wypadków, gdy jest odprawiany w wagonie bagażowym lub na peronie, winien być niezwłocznie po wyładowaniu przeniesiony do sali rewizyjnej i układany w ten sposób, aby dostęp do niego był łatwy i aby wszystkie sztuki należące do danej przesyłki bagażowej znajdowały się razem.

(2) Przesyłki ekspresowe, podlegające ocleniu na granicy, powinny być przeniesione do sali rewizyjnej, jeżeli warunki lokalne nie wymagają złożenia ich w innem pomieszczeniu.

§ 32.

(1) Rewizja bagażu odbywa się na podstawie kwitu bagażowego przedstawionego przez podróżnego urzędnikowi celnemu.

(2) Przed przystąpieniem do rewizji bagażu urzędnik celny powinien sprawdzić zgodność kwitu z bagażem co do ilości sztuk, oraz stacji nadania i numerów oznaczonych na nalepkach, znajdujących się na poszczególnych sztukach bagażu.

§ 33.

(1) Na każdą sztukę odprawionego bagażu urząd celny nakleja nalepkę koloru czerwonego według podanego niżej wzoru, oznaczając na niej po dokonaniu rewizji odręcznie ołówkiem chemicznym numer właściwego kwitu bagażowego i datę odprawy.

| | |
|---|---|
| Nr. kwitu bagażowego ........................................ | |
| Odprawiano dn. ........................................ | |
| Pieczęć urzędu | Podpis urzędnika celnego |

60 × 110 m/m.

(2) Naklejać nalepki na bagaż należy w miarę możności w ten sposób, aby przy otwieraniu bagażu nalepka rozerwała się.

(3) Odprawiony bagaż należy niezwłocznie przekazać kolei do dalszej manipulacji.

§ 34.

(1) Przekazanie bagażu do odprawy do wewnętrznego urzędu celnego może być dokonane tylko w tych wypadkach, gdy bagaż jest adresowany do stacji, gdzie się znajduje urząd celny, a podróżny niezgłosił się do rewizji, lub też wyraził życzenie przekazania bagażu do urzędu celnego wewnętrznego.

(2) Przesyłki bagażowe nadane loco stacja graniczna mogą być na wniosek podróżnego przekazane do wewnętrznego urzędu celnego tylko wówczas, gdy osoba podróżnego lub zawartość przesyłki i rodzaj opakowania nie wzbudzają pod względem celnym podejrzeń.

(3) Bagaż, przeznaczony do przekazania, a zwłaszcza bagaż tranzytowy, powinien być odprawiony tym samym pociągiem, którym przybył. Odchylenie od tej zasady jest dopuszczalne jedynie w wypadkach przybycia pociągu z opóźnieniem lub z powodu wyjątkowych trudności technicznych.

(4) Również należy dokładać starań, aby przesyłki ekspresowe, przeznaczone do odprawy w innych urzędach celnych, były w miarę możności przekazane tym samym pociągiem.

(5) Gdyby przekazanie wspomnianych przesyłek bagażowych i ekspresowych nie mogło być dokonane tym samym pociągiem, należy uskutecznić przekazanie najodpowiedniejszym następnym pociągiem.

(6) Pierwszeństwo pod względem odprawy daje się zawsze przesyłkom bagażowym.

(7) W wypadkach ostatecznej odprawy przesyłek ekspresowych w sali rewizyjnej urząd celny nakleja na odprawione sztuki nalepki wymienione w § 33, oznaczając w nalepkach numer kwitu celnego, zamiast bagażowego i datę odprawy.

§ 35.

(1) Po przybyciu pociągu na stację należy dokonać rewizji parowozu, a następnie wszystkich wagonów. Jeżeli odprawa ręcznych pakunków odbywa się w wagonach bez wysiadania podróżnych, rewizję wagonów przeprowadza się jednocześnie.

(2) Bez zezwolenia dyżurnego urzędnika celnego ani parowóz, ani też wagony z przybyłego pociągu nie mogą być zabrane z peronu.

§ 36.

(1) Jeżeli w składzie przybyłego z zagranicy pociągu zaszła na stacji granicznej zmiana wagonów, dyżurny urzędnik celny przeprowadza rewizję dodanych wagonów, poczem daje zezwolenie na wpuszczenie podróżnych od pociągu i ładowanie przesyłek.

(2) Ładowanie przesyłek do wagonu bagażowego powinno odbywać się zawsze pod dozorem celnym, przyczem należy zwracać uwagę, czy na wszystkich sztukach są nalepki urzędu celnego świadczące o ostatecznej odprawie lub o przekazaniu przesyłki do innego urzędu celnego.

(3) Po ukończeniu odprawy i ładowania przesyłek do wagonu bagażowego dyżurny urzędnik celny daje zezwolenie na wyprawienie pociągu.

§ 37.

(1) Przedmioty pozostawione przez podróżnych w wagonach przez zapomnienie należy przesłać do sali rewizyjnej celem odszukania właścicieli ich w czasie postoju pociągu. Jeżeli po wymienione rzeczy nikt się nie zgłosi, urząd celny weźmie je na przechowanie.

(2) Jeżeli znalezione przedmioty nie będą podjęte w ciągu trzech miesięcy od daty znalezienia, urząd celny po upływie wymienionego terminu odprawi wspomniane przedmioty z urzędu. Odprawione w ten sposób przedmioty, stanowiące używane rzeczy podróżnych wolne od cła, należy przekazać kolei, inne zaś przedmioty urząd celny sprzeda z licytacji na ogólnej zasadzie.

**Przekazywanie przesyłek celnych.**

§ 38.

(1) Kolejowe urzędy celne, mające nieprzerwalne między sobą połączenie, są upoważnione, w ramach obowiązujących przepisów celnych, do wzajemnego przekazywania sobie towarów pod warunkiem, aby urząd celny, do którego przekazano towar, znajdował się na stacji przeznaczenia, lub na linji przewozu towaru.

(2) Przekazywanie towarów do urzędów celnych, leżących poza stacją przeznaczenia lub na linji bocznej, niestanowiącej linji przewozu towaru, jest wzbronione.

(3) Kolejowe stacje rozdzielcze winny baczyć, aby przekazane przesyłki celne były kierowane tą drogą, przy której znajduje się wymieniony w liście przekazowej, względnie zielonych nalepkach, urząd celny.

(4) Kierowanie tego rodzaju przesyłek celnych na drogi okólne z pominięciem wyznaczonego urzędu celnego jest surowo wzbronione.

§ 39.

(1) Przekazywane mogą być: przesyłki przeznaczone do ostatecznej odprawy w innym urzędzie celnym, a nie w tym, do którego przybyły bezpośrednio z zagranicy, przesyłki, które mają być przewiezione do obcego państwa przez polski obszar celny (tranzyt), przesyłki odprawione do wywozu w wewnętrznych urzędach celnych oraz przesyłki zagraniczne zwrotne.

(2) Powtórne przekazywanie przesyłek zagranicznych do oclenia w innym urzędzie celnym, a nie w tym, do którego były pierwotnie przekazane, może być dopuszczone tylko w wyjątkowych wypadkach za pozwoleniem Dyrekcji Ceł.

§ 40.

Przekazywanie przesyłek odbywa się zapomocą list przekazowych towarowych względnie bagażowych według dołączonych wzorów Nr.Nr. 4 i 5.

§ 41.

(1) Stan wagonów przeznaczonych do przewozu przekazanych towarów winien być taki, aby przewóz przesyłek był zabezpieczony od kradzieży i uszkodzeń.

(2) Okna wagonów, zawierających przesyłki celne, winny być odpowiednio zabezpieczone, aby towary nie mogły być przez nie wyjęte.

(3) Do Instrukcji niniejszej dołącza się odpis załącznika III do Umowy o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V), zawierającego Przepisy o urządzeniu pod względem zabezpieczenia celnego wagonów kursujących w komunikacji międzynarodowej.

§ 42.

(1) Przekazywane towary powinny być w zasadzie przewożone w wagonach krytych. W razie niemożności pomieszczenia sztuk w wagonach krytych zezwala się na przewóz ich w wagonach odkrytych pod przykryciem oponami.

(2) Niżej wymienione przekazywane towary mogą być przewożone w wagonach odkrytych bez obowiązku przykrywania ich oponami: produkty rolne, jak ziemniaki, buraki i t. p., materjały drzewne, kamienie, węgiel, koks, rudy, gliny, piasek, cegły, żelazo i stal surowe, maszyny wszelkiego rodzaju i kotły. Pozatem urząd celny może zezwolić na przekazywanie w wagonach odkrytych bez przykrycia oponami i innych przesyłek celnych, o ile przewóz ich w takim stanie wyklucza możność popełnienia nadużyć celnych.

§ 43.

(1) Przekazywanie towarów odbywa się pełnemi ładunkami wagonowemi, lub też oddzielnemi przesyłkami (sztukami).

(2) Przybyłe do granicznego urzędu pełne ładunki wagonowe, jeżeli zawartość wagonu jest całkowicie przeznaczone do jednego urzędu, mogą być przekazane bez przeładowania z pozostawieniem na wagonie plomb zagranicznych. W tym wypadku urząd celny wejściowy zawiesza dodatkowo plomby celne na wagonie, przyczem kolej sporządza listę przekazową na podstawie danych zawartych w kolejowym liście przewozowym. O ile zaś zajdzie potrzeba przeładowania lub rozdzielenia przesyłek w celu przekazania ich do różnych urzędów, przesyłki powinny być sprawdzone z dokumentami co do wagi, znaków, rodzaju i stanu opakowania.

(3) Przybywające z zagranicy transporty przesyłek zbiorowych z ogólną nazwą w kolejowym liście przewozowym „towar zbiorowy", nie mogą być przekazane bez szczegółowego określenia zawartości wagonu w liście przekazowej. Gdyby ze względu na większą ilość przesyłek w wagonie wypisywanie ich w liście przekazowej powodowało pewne trudności, kolej winna dołepić do każdego egzemplarza listy przekazowej specyfikację przesyłek, zawartych w danym wagonie, w liście zaś przekazowej uczynić wzmiankę: „Specyfikację zawartości wagonu dołącza się".

(4) Przekazywanie przesyłek całowagonowych, niepodlegających wyładowaniu, może być w razie potrzeby dokonywane w granicznym urzędzie celnym o każdej porze dnia i nocy, nie wyłączając dni świątecznych.

§ 44.

(1) Przewóz towarów przekazanych odbywa się zasadniczo pod zamknięciem celnem. Jeżeli kryty wagon, lub nadający się do zamknięcia celnego przedział krytego wagonu, zawierają wyłącznie przesyłki celne przeznaczone do jednego urzędu celnego, to bez względu na ilość list przekazowych nadawczy urząd celny zawiesza plomby celne tylko na wagonie lub oddzielnym przedziale obok plomb kolejowych. W wypadkach przekazywania przesyłek celnych w wagonie odkrytym, urząd celny decyduje, czy i w jaki sposób ma być na te przesyłki nałożone zamknięcie celne.

(2) Przy przekazywaniu przesyłek drobnicowych, przeznaczonych do różnych urzędów celnych, należy na każdą sztukę nałożyć plombę celną, lub inne zamknięcie celne, oraz nakleić nalepkę zieloną większą, chociażby przesyłki te stanowiły całowagonowy ładunek. Wagonu takiego nie należy zamykać plombą celną. Ten sam sposób postępowania stosuje się do przekazywanych przesyłek drobnicowych, przewożonych razem z przesyłkami krajowemi.

(3) Zamknięcia celne powinny być nakładane w sposób staranny i uniemożliwiający otwarcie opakowanej przesyłki bez widocznych śladów otwarcia.

§ 45.

(1) Ładowanie do wagonów przesyłek celnych, przeznaczonych do przekazania do innych urzędów celnych, zarówno z magazynów kolejowo-celnych, jak i prywatnych, winno odbywać się pod kontrolą kolei i urzędu celnego.

(2) Urząd celny w takich wypadkach obowiązany jest sprawdzić zgodność załadowanych przesyłek z listą przekazową pod względem cech, ilości, wagi, rodzaju opakowania i t. d. i zgodność tę stwierdzić na liście przekazowej.

§ 46.

(1) Sporządzanie list przekazowych (§ 40) należy do obowiązku kolei. Wypadki, w których dopuszczone jest sporządzanie list przekazowych nie przez kolej, określają osobne instrukcje.

(2) Listy przekazowe sporządza kolej oddzielnie na każdą przesyłkę w trzech identycznych egzemplarzach, wypełniając je według rubryk i oznaczając egzemplarze odręcznie literami: A, B, C, poczem przedstawia je urzędowi celnemu.

(3) Przedstawione przez kolej listy przekazowe urząd celny sprawdza i zapisuje do rejestru przekazowego (wzór Nr. 6), uwidoczniając numer kolejny rejestru przekazowego u góry listy (np. Towarowa lista przekazowa Nr. 803).

(4) Po zapisaniu do rejestru oraz poświadczeniu listy i odnotowaniu w niej ilości i rodzaju nałożonych zamknięć celnych na wagonie, względnie na oddzielnych sztukach przesyłki, urząd celny zwraca kolei egzemplarz A, który to egzemplarz kolej dołącza do listu przewozowego w sposób trwały, aby nie mógł zaginąć w drodze. W ten sam sposób należy dołączyć do kolejowego listu przewozowego i inne dokumenty celne dotyczące danej przesyłki.

(5) Za przesyłkę należy uważać całkowitą ilość towaru, objętą jednym listem przewozowym.

(6) Jeżeli wagon zawiera przekazowe przesyłki, przeznaczone wyłącznie dla jednego urzędu celnego odbiorczego, można te przesyłki przekazać sumarycznie zapomocą wspólnej listy przekazowej według jednej pozycji rejestru przekazowego nadawczego, uwidoczniając w takiej liście przekazowej szczegółowo według rubryk wszystkie przesyłki, znajdujące się w wagonie, podług kolejowych listów przewozowych.

(7) Za jedną listą przekazową zasadniczo nie należy przekazywać więcej ponad jeden wagon.

(8) O ile jednak chodzi o przekazywanie całowagonowych transportów masowych (np. rudy, szmelcu i t. p.) w zwartych pociągach, można przekazywać za jedną listą przekazową większą ilość wagonów.

(9) Listy przekazowe winny być sporządzone dokładnie i czytelnie, przyczem napisane wyrazy i cyfry nie mogą być ani wycierane, ani skreślane. Ewentualne poprawki winny być uskuteczniane przez przekreślenie pierwotnego tekstu i wpisanie nowego. Poprawka winna być stwierdzona wzmianką o tem i podpisem urzędnika.

(10) Urzędy celne nie mogą przyjmować od kolei list przekazowych sporządzonych wbrew powyższym wskazówkom.

§ 47.

(1) Na wagony, zawierające wyłącznie przesyłki celne, kolej powinna nakleić zielone nalepki według podanego niżej wzoru:

| |
|---|
| Towar celny<br>Dostawić do urzędu celnego<br>w ..........<br>Urząd celny nadawczy ..........<br>Rejestr przek. Nr. .......... |

110 × 170 m/m

(2) Takie same nalepki, ze wskazaniem urzędów celnych odbiorczego i nadawczego, oraz numeru listy przekazowej, kolej obowiązana jest nakleić na każdą sztukę przesyłek, przekazywanych pojedyńczo w wagonach, jeżeli na wagony nie nałożono zamknięcia celnego.

(3) Na kolejowych listach przewozowych i cedułach, odnoszących się do przekazowych przesyłek, winna kolej nakleić u góry po lewej stronie w sposób widoczny i trwały nalepki zielone według niżej podanego wzoru po uprzednim wpisaniu do nich nazwy urzędu odbiorczego, numeru listy przekazowej oraz urzędu celnego nadawczego.

| |
|---|
| Towar celny<br>Dostawić do urzędu celnego<br>w ..........<br>Urząd celny nadawczy ..........<br>Rejestr przek. Nr. .......... |

35 × 75 m/m

§ 48.

(1) Towary wymienione w wykazie, w końcowym ustępie niniejszego paragrafu, przesyłane tranzytem w ładunkach całowagonowych, w partjach jednorazowo powyżej pięciu wagonów do jednego urzędu, zezwala się na wniosek kolei przekazywać do wyjściowych urzędów granicznych bez sporządzania list przekazowych, jednak z zachowaniem następującego postępowania:

Ajencja kolejowa sporządzi odręczne wykazy takich wagonów, oddzielnie według urzędów odbiorczych tej treści:

„Wykaz wagonów przesłanych dn. . . . . . pociągiem Nr. . . . . do U. C. w . . . . . bez list przekazowych: numery wagonów, zawartość, waga.

Stacja . . . . . . . . . . stempel i podpis".

i wręczy je miejscowemu urzędowi celnemu.

(2) W rejestrze przekazowym nadawczym należy zapisać każdy wykaz wagonów pod jedną ogólną pozycją np.:

| rubryki — | 1 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| | 804 | 26.II.1930. | Zebrzydowice |

a pod tem w rubryce 3 — numery wagonów i rodzaj towaru, każdy numer wagonu w oddzielnym wierszu.

(3) Wagony takie oraz kolejowe listy przewozowe i ceduły winny być przez kolej oznaczone wypełnionemi nalepkami zielonemi według wzorów ustalonych w § 47, przyczem nalepki te winny być oznaczone napisem (stemplem) „Bez listy przekazowej". Nazwy urzędów celnych, nadawczego i odbiorczego i pozycje rejestru U. C. winny być wypisane w nalepkach starannie, aby nie powodowały na stacji odbiorczej wątpliwości.

(4) Sposób postępowania po przybyciu wymienionych wyżej wagonów do urzędów odbiorczych regulują §§ 50 — 51.

(5) **Wykaz towarów tranzytowych, dozwolonych do przekazywania bez list przekazowych:**

| Pozycja Taryfy Celnej | |
|---|---|
| 1 | Zboża w ziarnie i strączkowe. |
| 5 p. 1 a | Ziemniaki świeże. |
| 39 p. 2 | Skoncentrowane pasze pochodzenia roślinnego i zwierzęcego. |
| 41 p. 1 i 2 | Nawozy naturalne, kości surowe, żużle Thomasa i fosforyty. |
| 58 p. 1 a, b, c, | Drewno. |
| 58 p. 4a | Kora z drzewa korkowego nieobrobiona. |
| 65 p. 1 i 2 | Gliny i kreda. |
| 66 p. 1 | Kamienie polne i skalne w stanie naturalnym, piasek naturalny i inne osobno niewymienione kamienie i ziemie, używane w przemyśle fabrycznym. |
| 79 p. 1, 3 i 4 | Węgiel kamienny, brunatny, torfowy, brykiety, koks i torf. |
| 83 p. 1 i 2 | Kamień asfaltowy. |
| 96 p. 1 | Szpat ciężki i witeryt rodzime. |
| 103 p. 1 | Saletra chilijska. |
| 126 p. 1 | Drzewo farbiarskie. |
| 138 | Rudy, piryty i wypałki pirytowe. |
| 142 p. 1, 2, 3 | Żelaziwo i stal: stare, lane, łom it.d. |
| 176 p. 1 | Szmaty. |
| 176 p. 3 | Skrawki papierowe i makulatura. |
| 179 p. 1, 2, 3 | Materjały włókniste roślinne, surowe. |

§ 49.

(1) Przeznaczone dla danego urzędu odbiorczego egzemplarze list przekazowych, oznaczone literą B, urząd celny wkłada do specjalnych kopert zielonych z napisem:

„Terminowe"

**Dokumenty celne.**

Dostarczyć od urzędu celnego w . . . . .

(2) Koperty z omawianemi dokumentami urząd celny nadawczy oddaje za pokwitowaniem ekspedycji bagażowej, która obowiązana jest odesłać przyjęte koperty do stacji przeznaczenia najbliższym pociągiem osobowym, nie wyłączając pociągów kurjerskich i ekspresów. Stacja przeznaczenia po otrzymaniu omawianych kopert z dokumentami powinna niezwłocznie doręczyć je za pokwitowaniem urzędowi celnemu odbiorczemu.

(3) Pracownik ekspedycji bagażowej oraz konduktorzy bagażowi, mając na widoku ważność omawianych dokumentów oraz przeświadczenie, że opóźnienie dostarczenia tego rodzaju dokumentów urzędowi celnemu odbiorczemu wstrzyma odprawę przesyłek, powinni zwracać szczególniejszą uwagę, aby tego rodzaju korespondencja nigdzie nie była zatrzymaną. Zwłaszcza ekspedycje bagażowe stacji węzłowych powinny baczyć, aby dokumenty te były odsyłane do stacji przeznaczenia bez zatrzymywania, możliwie bezpośredniemi pociągami.

(4) W wyjątkowych razach, o ile wymagają tego warunki miejscowe, mogą urzędy celne przesyłać koperty z dokumentami przekazowemi listami poleconemi pocztą.

(5) Urząd celny powinien odnotować w rejestrze przekazowym numery kopert z przekazowemi dokumentami oraz sposób ich wysłania urzędowi odbiorczemu.

§ 50.

(1) Upoważniony pracownik stacji kolejowej, na której ma się odbyć odprawa przekazanych przesyłek, niezwłocznie po otrzymaniu kolejowych listów przewozowych odłącza znajdujące się przy nich egzemplarze list przekazowych A, oraz inne dokumenty celne i wręcza je za pokwitowaniem urzędowi celnemu odbiorczemu.

(2) Jeżeli chodzi o całowagonowe przesyłki przekazane do wyjściowego urzędu celnego bez list przekazowych (§ 48), pracownik kolejowy powinien sporządzić spis przybyłych przesyłek w dwóch egzemplarzach przez kalkę i wręczyć oba egzemplarze urzędowi celnemu. Spis taki powinien zawierać: numery wagonów, rodzaj towaru, wagę, nazwę urzędu celnego nadawczego i pozycję rejestru przekazowego tego urzędu według zielonych nalepek oraz podpis pracownika kolei z datą sporządzenia spisu

i nazwą stacji. Wymieniony spis może być sporządzony na wagony należące do różnych pozycji rejestru przekazowego urzędu celnego nadawczego, jednak z tem zastrzeżeniem, że dla każdego urzędu nadawczego musi być sporządzony oddzielny spis.

§ 51.

(1) Celem rejestrowania otrzymywanych z innych urzędów celnych przesyłek przekazowych, urzędy celne prowadzą rejestr przekazowy odbiorczy (wzór Nr. 7).

(2) Urząd celny odbiorczy po otrzymaniu od kolei list przekazowych A, oraz spisu wagonów przekazanych bez list przekazowych, rejestruje się w kolejności otrzymywania. Po sprawdzeniu łącznie z koleją zgodności z dokumentami nadeszłych przesyłek urząd celny potwierdza przybycie przesyłek oznaczeniem daty, wyciśnięciem pieczęci urzędu celnego i podpisem urzędnika celnego w listach przekazowych w rubryce „potwierdzenie odbioru", oraz w ten sam sposób na spisach przesyłek przekazanych bez list przekazowych. Jeden egzemplarz potwierdzonego spisu przesyłek oraz otrzymaną w kopercie listę przekazową B, po wypełnieniu jej jak wyżej i oznaczeniu na tych dokumentach pozycji swego rejestru przekazowego odbiorczego, urząd celny zwraca niezwłocznie urzędowi nadawczemu.

(3) Przesyłki przekazowe adresowane loco stacja graniczna, przesyłki podlegające na stacji granicznej wyładowaniu, oraz wszystkie przesyłki przekazywane do wewnętrznych urzędów celnych, powinny być zapisane do rejestru przekazowego odbiorczego szczegółowo z wypełnieniem w tym rejestrze rubryk 1 — 6, przyczem występ przesyłek zagranicę z wyjściowych urzędów celnych notuje się w rubryce 9.

(4) Jeżeli przekazane przesyłki są adresowane według kolejowych dokumentów przewozowych bezpośrednio do stacji zagranicznych i nie podlegają wyładowaniu na stacji wyjściowej, należy w rejestrze przekazowym odbiorczym urzędu wyjściowego wypełnić tylko rubryki 1, 2, 3, 4, 9.

(5) Urząd celny nadawczy po otrzymaniu potwierdzonej listy B, oraz spisu przesyłek przekazanych bez listy przekazowej, notuje w swoim rejestrze przekazowym nadawczym datę i pozycję rejestru urzędu celnego odbiorczego, umieszcza te daty w liście przekazowej C., oraz w spisie przesyłek przekazanych bez listy przekazowej, złożonym urzędowi celnemu przez stację nadawczą, poczem potwierdzone przez urząd celny odbiorczy listy B. i spisy przesyłek bez list przekazowych dołącza do rejestru przekazowego nadawczego.

§ 52.

(1) W razie ujawnienia braku sztuk przekazanych przesyłek, uszkodzeń oraz różnicy w wadze sporządza się protokół kolejowy, który winien być podpisany przez pracowników kolejowych i zaświadczony przez urzędnika celnego. Pozatem sporządza się takiż protokół w każdym wypadku braku lub naruszenia zamknięcia celnego. Przy ujawnieniu uszkodzenia opakowania oraz braku lub naruszenia zamknięcia celnego na poszczególnych sztukach należy jednocześnie przeprowadzić z urzędu szczegółowe sprawdzenie zawartości przesyłki i wynik sprawdzenia stwierdzić w protokóle.

(2) Jeden egzemplarz takiego protokółu, z wyjątkiem protokółów sporządzonych z powodu braku wagi poniżej 5%, powinien być niezwłocznie po sporządzeniu doręczony urzędowi celnemu, który odsyła go wraz ze zwrotną listą przekazową urzędowi celnemu nadawczemu celem wdrożenia postępowania karno-skarbowego.

(3) Protokóły sporządzone w związku z przesyłkami przekazanemi bez list przekazowych należy oznaczyć w spisie tych przesyłek i przesłać urzędowi celnemu nadawczemu jako załącznik do spisu.

§ 53.

(1) Po uskutecznieniu ostatecznej odprawy celnej towarowych przesyłek przekazowych kolejowe ajencje celne powinny, o ile chodzi o przesyłki nadane w bezpośredniej komunikacji do stacji leżących poza stacją, na której uskuteczniono odprawę celną, skasować w sposób widoczny przekazowe nalepki zielone na dokumentach kolejowych, przekreślając je, a niezależnie od tego wycisnąć na tych dokumentach pieczęć według podanego niżej wzoru z oznaczeniem nazwy urzędu celnego i numeru deklaracji celnej.

Towar oclony
w U. C. ..................................................
według dekl. celn, Nr. ...............................
Ajencja Celna P.K.P. w ...............................
(Podpis)

40 × 60 m/m

(2) Kolejowe ajencje celne winny baczyć, aby numer deklaracji był wpisany dokładnie i zgodnie z dokumentami celnemi.

§ 54.

Towary zrewidowane, od których należności celne mają być przez stronę uiszczone w innym urzędzie celnym, przekazuje się zapomocą list przekazowych w sposób określony Instrukcją manipulacyjną dla władz i urzędów celnych.

§ 55.

(1) Zamknięcie celne z przekazanych przesyłek może być zdjęte tylko przez urząd celny. Zdjęcia zamknięcia celnego z wagonów dokonywa urząd celny przy udziale przedstawiciela kolei.

(2) W razie uszkodzenia w drodze wagonu z przekazanym ładunkiem i potrzeby przeładowania tegoż, stacja kolejowa, która wagon zatrzymała, zawiadamia o tem miejscowy urząd celny, o ile jest na danej stacji, a jeżeli niema — najbliższy urząd celny telefonogramem lub telegramem. Urząd celny po otrzymaniu zawiadomienia powinien niezwłocznie delegować urzędnika z plombownicą i plombami do sprawdzenia zawartości uszkodzonego wagonu.

(3) Do czasu przybycia urzędnika celnego stacja kolejowa powinna przedsięwziąć wszelkie środki celem zabezpieczenia całości ładunku.

(4) Urzędnik celny po przybyciu na stację, gdzie zatrzymano uszkodzony wagon, sprawdza zawartość jego razem z pracownikiem kolejowym, poczem, po przeładowaniu i zawieszeniu nowych plomb celnych i kolejowych, sporządza w trzech egzemplarzach protokół, z których jeden egzemplarz pozostaje na stacji kolejowej, drugi dołącza się do listy przekazowej, znajdującej się przy kolejowym liście przewozowym, trzeci zaś winien być odesłany do urzędu nadawczego, celem dołączenia do odpowiedniej listy przekazowej.

(5) Jednocześnie z dołączeniem protokółu urzędnik celny notuje na liście przekazowej daty o przeładowaniu zawartości wagonu i zawieszeniu nowych plomb.

(6) Jeżeli uszkodzony wagon z przesyłkami celnemi został zatrzymany na stacji, gdzie niema urzędu celnego, natomiast urzęduje w tem miejscu Kontrola Skarbowa, stacja kolejowa zawiadamia o zatrzymaniu wagonu Kontrolę Skarbową, która po otrzymaniu takiego zawiadomienia, powinna niezwłocznie wykonać w zastępstwie urzędu celnego wszystkie czynności związane z przeładowaniem przesyłek celnych według przytoczonych powyżej postanowień.

(7) W razie zerwania w drodze plomby celnej z wagonu, gdy kolejowe plomby nie będą naruszone, nie należy wzywać urzędników celnych względnie Kontroli Skarbowej do rewizji wagonu. W tym wypadku stacja kolejowa sporządzi protokół o zerwaniu plomby celnej i stanie innych plomb na wagonie i dwa odpisy takiego protokółu dołączy do dokumentów kolejowych, na liście zaś przekazowej, dołączonej do kolejowego listu przewozowego, uskuteczni odpowiadnią adnotację.

(8) W wypdkach ujawnienia przez stację kolejową przypadkowego lub rozmyślnego uszkodzenia lub usunięcia zamknięcia celnego na przekazanej przesyłce drobnicowej, właściwy pracownik kolei przy udziale funkcjonarjusza policji powinien zbadać, czy przesyłkę naruszono, czy waga przesyłki zgadza się z wagą oznaczoną w liście przekazowej i dokumentach kolejowych, oraz zbadać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby przyczynić się do wyjaśnienia sprawy uszkodzenia względnie usunięcia zamknięcia celnego. Na przesyłkę taką należy nałożyć plomby kolejowe i o wyniku badań sporządzić protokół i dwa odpisy tegoż. Odpisy protokółu należy dołączyć do listy przekazowej znajdującej się przy kolejowym liście przewozowym i uczynić o tem odpowiednią adnotację w liście przekazowej.

(9) Jeżeli na stacji, na której zatrzymano drobnicową przesyłkę celną, znajduje się urząd celny, lub w braku tego — Kontrola Skarbowa, należy, celem zbadania sprawy, sporządzenia protokółu i nałożenia zamknięcia na przesyłkę, wezwać zamiast funkcjonarjusza policji wymieniony Urząd Celny względnia Kontrolę Skarbową.

§ 56.

Dodatkowe zlecenie nadawcy o zatrzymaniu przesyłek celnych w drodze, zwrocie z powrotem za granicę, zmianie stacji przeznaczenia i t. p. może być przez kolej wykonane w ramach obowiązujących przepisów na stacji granicznej za zezwoleniem granicznego urzędu celnego, a jeżeli przesyłka została już przekazana do innego urzędu celnego — jedynie po przybyciu przesyłki do wyznaczonego urzędu celnego odbiorczego i za zezwoleniem tego ostatniego.

§ 57.

Przekazywanie bagażu odbywa się zapomocą list przekazowych według wzoru Nr. 5, w sposób przyjęty do przekazywania towarów, przyczem w odpowiednich rubrykach listy wpisuje się pozycje rejestru przekazowego nadawczego, stację nadawczą i odbiorczą, numery kwitów bagażowych, ilość sztuk, rodzaj opakowania i t. d.

(2) Przesyłki ekspresowe i pośpieszne przekazuje się jak towary zapomocą list przekazowych — wzór Nr. 4.

§ 58.

Każda sztuka bagażu, jeżeli jej się nie wysyła w wagonie lub oddzielnym przedziale wagonu pod zamknięciem celnem, winna być zaopatrzona w plomby celne i nalepki zielone większe (§ 47).

§ 59.

Ceduły bagażowe winny być zaopatrzone w małe zielone nalepki, przyczem egzemplarz A. listy przekazowej winien być trwale przymocowany do ceduły bagażowej (§ 47).

§ 60.

Przekazanego do danego urzędu celnego bagażu nie można cofać z drogi bez zezwolenia urzędu celnego, ani też wydawać na stacji pośredniej przed uskutecznieniem rewizji celnej.

§ 61.

(1) W razie zaginięcia w drodze jednej lub obydwu listów przekazowych, dotyczących przekazanego bagażu, odbiorczy urząd celny dokonywa ostatecznej odprawy bagażu na zasadzie zastępczych list przekazowych, które kolej powinna sporządzić na podstawie kwitu bagażowego, zgłoszonego przez stronę i zielonych nalepek, znajdujących się na bagażu. Jeżeliby zaginęła jedna z list przekazowych A lub B, dotyczących przesyłek towarowych, urząd celny odbiorczy może dokonać odprawy na podstawie zastępczej listy przekazowej. Gdyby jednak zaginęły obydwie listy przekazowe, dotyczące przesyłki towarowej, urząd celny odbiorczy powinien telegraficznie zażądać od urzędu celnego nadawczego nadesłania dwóch egzemplarzy odpisu listy przekazowej C. i odprawić przesyłkę po otrzymaniu wymienionego odpisu listy. W wypadkach wyjątkowych urząd celny może odprawić przesyłkę towarową, przybyłą bez obydwu egzemplarzy list przekazowych (A i B) na zasadzie zastępczych list, sporzą-

dzonych przez kolej według nalepek zielonych, o ile brak list przekazowych nie wzbudza podejrzeń, że niedostarczono ich z powodu zamierzonych wykroczeń celnych, oraz po stwierdzeniu zgodności przesyłek z dokumentami kolejowemi i innemi, będącemi w posiadaniu urzędu celnego lub kolei.

(2) Jeżeli w ciągu 14 dni zaginione listy przekazowe nie będą dostarczone urzędowi celnemu odbiorczemu, wymieniony urząd odeśle jeden egzemplarz zastępczych list z odpowiednią adnotacją urzędowi nadawczemu, jako potwierdzenie odbioru.

§ 62.

Przesyłki odprawione przez wewnętrzny urząd celny do wywozu zagranicę przekazuje się pod zamknięciem celnem do granicznego urzędu wyjściowego zapomocą list przekazowych (towarowych i bagażowych) na ogólnych zasadach.

§ 63.

(1) Celem dostawy do odbiorczych urzędów celnych przekazanych przesyłek wyznacza się kolejom następujące terminy:
a) dla przesyłek wysłanych za kwitami bagażowemi oraz za listami ekspresowemi — 14 dni od daty przekazania;
b) dla przesyłek wysłanych za innemi dokumentami przewozowemi — 40 dni od daty przekazania.

(2) Jeżeli w ciągu oznaczonych wyżej terminów urząd celny nadawczy nie otrzyma od urzędu odbiorczego potwierdzających przybycie przesyłek list przekazowych B, lub odpisu przesyłek przekazanych bez list przekazowych, porozumiewa się drogą korespondencji z urzędem odbiorczym. Gdy urząd odbiorczy doniesie, że przekazanych przesyłek tam nie dostawiono, urząd celny nadawczy zawiadamia o tem kolej, która obowiązana jest niezwłocznie wszcząć poszukiwania przesyłek zapomocą kart wywiadowczych.

(3) W zawiadomieniu przesłanem kolei o nieprzybyciu przesyłki do urzędu odbiorczego należy wskazać wszystkie daty dotyczące danej przesyłki, zawarte w liście przekazowej C. lub w spisie przesyłek wysłanych bez listy przekazowej.

(4) Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od daty zawiadomienia nie będą przesyłki odszukane i dostarczone właściwemu urzędowi odbiorczemu, urząd celny nadawczy ściągnie należności celne od kolei, która przyjęła do przewozu przekazane przesyłki (§§ 70 — 80), a niezależnie od tego, w razie ujawnienia cech przestępstwa karno-skarbowego, wdroży przeciwko winnym postępowanie karno-skarbowe.

§ 64.

W wypadkach, gdy przekazana przesyłka celna z przyczyn niezależnych od kolei została zatrzymana dłuższy czas w drodze i nie mogłaby być dostarczona do urzędu odbiorczego w przepisanym terminie, stacja kolejowa, na której znajduje się taka przesyłka, powinna zawiadomić o tem urząd celny odbiorczy z wyjaśnieniem przyczyn zatrzymania, a to celem uniknięcia poszukiwań przesyłki i wstrzymania biegu terminu (§ 63) na czas potrzebny do dostarczenia przesyłki urzędowi odbiorczemu.

§ 65.

Aby uniknąć zbędnej korespondencji, w razie nieotrzymania przez urząd nadawczy w ustalonym terminie potwierdzenia przybycia przekazanych przesyłek, urzędy celne odbiorcze powinny baczyć, aby listy przekazowe B. i spisy wagonów bez list przekazowych były zwracane urzędom celnym nadawczym niezwłocznie po ich potwierdzeniu.

§ 66.

Przesyłki przewożone na podstawie osobnych umów, zawartych z sąsiedniemi państwami o tranzycie specjalnym, podlegają przekazywaniu w sposób określony postanowieniami wspomnianych umów, lub też instrukcji wydanych na podstawie tych umów.

§ 67.

Ze względu na różnorodne warunki terenowe i komunikacyjne stacji kolejowych, na których znajdują się wewnętrzne urzędy celne, powinien zarząd takiej stacji i urząd celny ustalić we wzajemnem porozumieniu sposób i termin zgłaszania przez kolej urzędowi celnemu przybycia przekazanych przesyłek, dostawy ich do miejsc, gdzie ma być dokonana odprawa celna, oraz inne techniczne szczegóły odprawy.

**Ochrona przesyłek celnych i odpowiedzialność za nie kolei.**

§ 68.

(1) Ochrona przesyłek celnych znajdujących się na terenie kolejowym należy do obowiązku kolei. Odpowiedzialność za całość wymienionych przesyłek wobec Skarbu Państwa ciąży na kolei.

(2) Magazyny kolejowo-celne powinny pozostawać pod wspólnem zamknięciem urzędu celnego i kolejowej ajencji celnej.

§ 69.

(1) Przed wydaniem odbiorcy przesyłki przywiezionej z zagranicy ekspedycja kolejowa obowiązana jest sprawdzić, czy przesyłka została odprawiona przez urząd celny do wolnego obrotu.

(2) Jeżeli ekspedycja zauważy, że odprawa celna danej przesyłki nie była dokonana, obowiązana jest wydanie przesyłki wstrzymać i zawiadomić o tem własną Dyrekcję Okręgową P. K. P., która zarządzi dostarczenie przesyłki do właściwego odbiorczego urzędu celnego, względnie porozumi się z Dyrekcją Ceł co do innego sposobu załatwienia sprawy.

§ 70.

W razie niedostarczenia przez kolej właściwemu urzędowi celnemu przekazanej przesyłki celnej w ustalonym terminie (§ 63), urząd celny nadawczy sporządza dwa odpisy znajdującej się w urzędzie listy przekazowej C. wylicza na nich przypadające na-

leżności celne z dodaniem ewentualnych opłat wewnętrznych (akcyzowych) i przedstawia te dokumenty przełożonej Dyrekcji Ceł do dalszego urzędowania, na liście zaś przekazowej C. i w rejestrze przekazowym czyni dla kontroli odpowiednie adnotacje.

§ 71.

(1) Należności celne za niedostarczone przez kolej przesyłki oblicza się według normalnej stawki pozycji taryfy celnej, wskazanej przy grupie towarów, do której niedostarczony towar mógłby być zaliczony. Poniżej podaje się podział towarów na odpowiednie grupy. Od towarów, które podlegają opłacie celnej według wagi czystej, należy pobierać należności według tej wagi. W razie trudności ustalenia wagi czystej, należy obliczać należności według wagi surowej (brutto).

(2) Opłat manipulacyjnych od przesyłek, od których należności celne oblicza się według postanowień niniejszego paragrafu, nie pobiera się.

(3) Od towarów, podlegających opłacie wewnętrznej, opłatę tę pobiera się niezależnie od cła.

(4) Jeżeli dana sztuka przesyłki zawiera towary należące do różnych grup, należności celne oblicza się od takiej sztuki według grupy z wyższem cłem.

(5) Podział towarów na grupy, według których powinny być ustalone należności celne za niedostarczone przesyłki celne:

| Nr. grupy | Towary wymienione w pozycjach taryfy celnej | Pozycja taryfy celnej, w/g której należy pobrać należności celne |
|---|---|---|
| 1 | 1, 2 | 2 p. 1 |
| 2 | 3, 4 | 4 p. 2 uwaga |
| 3 | 5 | 5 p. 6—b |
| 4 | 6, 7, 9, 10, 11. 16 | 7 p. 7 uwaga |
| 5 | 8, 12, 39 | 12 p. 2 |
| 6 | 13. 14 | 13 p. 1 |
| 7 | 15 | 15 p. 1 |
| 8 | 17, 18, 19 | 18 p. 2 |
| 9 | 20 | 20 p. 1—a |
| 10 | 21 | 21 p. 5 |
| 11 | 22, 23 | 23 p. 2 |
| 12 | 24 | 24 p. 2 |
| 13 | 25 | 25 p. 2 |
| 14 | 26 p. 1 | 26 p. 1 |
| 15 | 26 p. 2 | 26 p. 2 |
| 16 | 27, 28 p. 1 | 27 p. 2 |
| 17 | 28 p. 2 | 28 p. 2—b |
| 18 | 29, 30 | 29 p. 2 |
| 19 | 31, 32 | 32 |
| 20 | 33, 42 | 33 p. 2 |
| 21 | 34 | 34 p. 5 |
| 22 | 35, 36 | 35 p. 1 |
| 23 | 37, p. 1, 2, 3 | 37 p. 2—a |
| 24 | 37 p. 4 | 37 p. 4—d |
| 25 | 37 p. 5 | 37 p. 5—a |
| 26 | 38 | 38 |
| 27 | 40 p. 1, 2, 3 | 40 p. 1 |
| 28 | 40 p. 4, 5, 6, 7 | 40 p. 4—a |
| 29 | 40 p. 8, 9, 10, 11 | 40 p. 9—a |
| 30 | 41 | 41 p. 5 |
| 31 | 43, 44 p. 1 | 43 p. 2—b |
| 32 | 44 p. 2. 3, 4 | 44 p. 2 |
| 33 | 45, 46 | 46 p. 1 |
| 34 | 47, 48 | 48 p. 1 |
| 35 | 49, 50 | 49 p. 4 |
| 36 | 51, 52, 53 | 51 p. 6—a |
| 37 | 54 | 55 p. 1—b |
| 38 | 55 | 55 p. 5 |
| 39 | 56 p. 1—d, e, p. 3—b, p. 4—a | 56 p. 4—a |
| 40 | 56 p. 1—a, b, c, p. 2, p. 3—a, p. 4—b, p. 5, 6, 7, 8 | 56 p. 2—a |
| 41 | 57 p. 1, 2, 3, 5, 6 | 57 p. 3 uwaga 1—b |
| 42 | 57 p. 4 | 57 p. 4—a. II |
| 43 | 58. 59 | 58 p. 3 |
| 44 | 60 | 60 p. 1—b |
| 45 | 61 | 61 p. 6 |
| 46 | 62 p. 1—12, 14, 15, 63 | 62 p. 9—a |
| 47 | 62 p. 13 | 62 p. 13—b |
| 48 | 64 | 64 p. 2—d |
| 49 | 65, 66 | 66 p. 13—c |
| 50 | 67 p. 1 | 67 p. 1 |
| 51 | 67 p. 2 | 67 p. 2 |
| 52 | 68, 69 | 69 p. 5 |
| 53 | 70, 71, 72, 73, 74 | 74 p. 4 |
| 54 | 75 | 75 p. 3 |
| 55 | 76, 77 | 76 p. 6 |
| 56 | 78 | 78 p. 1—g +78 p. 6 |
| 57 | 79 | 79 p. 2 |
| 58 | 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 | 85 p. 6 |
| 59 | 87, 88 | 88 p. 2—b. II |
| 60 | 89, 90, 103 | 90 p. 2 |
| 61 | 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 114 | 108 p. 11 |
| 62 | 110, 112, 113 | 113 p. 2 |
| 63 | 115, 116 | 115 p. 2 |
| 64 | 117, 118 | 118 |
| 65 | 119 | 119 p. 3 |
| 66 | 120 | 120 p. 1 |
| 67 | 123 | 123 |
| 68 | 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134 | 121 p. 3 |
| 69 | 135, 136, 137 | 136 p. 1 |
| 70 | 138, 139, 145 | 139 p. 3—a |
| 71 | 140, 141, 142, 143, 144, 146, 147 | 143 p. 6—b. II |
| 72 | 148 | 148 p. 2—b |
| 73 | 149 p. 1—10 | 149 p. 7—e |
| 74 | 149 p. 11—13 | 149 p. 13—c |
| 75 | 150, 151, 152, 153, 154, 160 | 154 p. 5 |
| 76 | 155, 156 | 156 p. 10—b |
| 77 | 157, 159 | 159 p. 2—a |
| 78 | 158 | 158 p. 3 |
| 79 | 161 | 161 p. 3—a |
| 80 | 162, 163 | 163 p. 8—c |
| 81 | 164, 165, 166 | 164 p. 12 |

| Nr. grupy | Towary wymienione w pozycjach taryfy celnej | Pozycje taryfy celnej, w/g której należy pobrać należności celne |
|---|---|---|
| 82 | 167 p. 1—31, 33—37, 41—50 | 167 p. 33—c. I. |
| 83 | 167 p. 32, 38, 39, 40 | 167 p. 32 |
| 84 | 168 | 168 p. 5—b |
| 85 | 169 p. 1—5 | 169 p. 5—a |
| 86 | 169 p. 6, 7, 8 | 169 p. 6 |
| 87 | 169 p. 9. | 169 p. 9—b |
| 88 | 169 p. 10 i 20 | 169 p. 20—d |
| 89 | 169 p. 11—19, 21—29 | 169 p. 29—a |
| 90 | 170 | 170 p. 1 |
| 91 | 171 p. 1—a, b, c, | 171 p. 1—a i oprócz tego od wagi |
| | Uwaga: Wrazie niemożności ścisłego ustalenia ilości sztuk mechanizmów przyjmuje się wszystkie mechanizmy, z wyjątkiem zegarów, wymienionych w uwadze 2 do poz, 171 p. 1, jako mechanizmy zegarkowe o wadze jednej sztuki 10 gr. Dla zegarów wymienionych w uwadze 2 do poz. 171 p. 1 ustala się wagę jednej sztuki 400 gr., przyczem pobiera się należności celne według rzymskiej cyfry I uwagi 2 po punkcie 1 poz. 171 z dodaniem cła według materjału szafek. | |
| 92 | 171 p. 2 | 171 p. 2—b |
| | Uwaga: W razie niemożności ścisłego ustalenia ilości sztuk zegarków przyjmuje się jako wagę jednego zegarka 15 gr. | |
| 93 | 171 p. 3 | 171 p. 3 |
| | Uwaga: przy braku danych o ilości sztuk przyjmuje się jako wagę jednego zegara wieżowego 50 kg. | |
| 94 | 171 p. 4, 5 | 171 p. 4—b |
| 95 | 171 p. 6, 7 | 171 p. 7 |
| | Uwaga: Przy braku danych o ilości sztuk przyjmuje się jako wagę jednego zegara 5 kg. | |
| 96 | 172 p. 1, 2, 3—a | 172 p. 1—b |
| 97 | 172 p. 3—b | 172 p. 3—b |
| | Uwaga: W razie niemożności ścisłego ustalenia ilości sztuk pozytywek i gramofonów przyjmuje się jako wagę jednej pozytywki lub jednego gramofonu—5 kg. | |
| 98 | 172 p. 4, 5, 6 | 172 p. 6—a |
| 99 | 173 p. 1, 2 | 173 p. 1—a |
| 100 | 173 p. 3, 4 | 173 p. 3—c |
| 101 | 173 p. 5 | 173 p. 5 |
| 102 | 173 p. 6 | 173 p. 6—a |
| 103 | 173 p. 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16 | 173 p. 8—d |
| 104 | 173 p. 7, 11, 17 | 173 p. 11—b. I |
| 105 | 174 p. 1, 4 | 174 p. 4 |
| 106 | 174 p. 2 | 174 p. 2—d |
| 107 | 174 p. 3 | 174 p. 3—a |
| 108 | 175 p. 3, 8 | 175 p. 3—b |
| 109 | 176 | 176 p. 4—a |
| 110 | 177 p. 1—26, 28—32, 178 | 177 p. 28—a |
| 111 | 177 p. 27 | 177 p. 27 |
| 112 | 179, 180, 181 | 182 p. 4—b |
| 113 | 182, 183, 184, 186, 190, 204 | 183 p. 8 |
| 114 | 185 | 185 p. 3—b |
| 115 | 187, 188, 189, 192, 193, 194 | 188 p. 3 |
| 116 | 191 | 191 p. 3 |
| 117 | 195, 196, 197, 211 | 195 p. 1—a |
| 118 | 198, 199, 200, 201, 202 p. 1 203, 206 | 201 |
| 119 | 202 p. 3 | 202 p. 3 |
| 120 | 205 | 205 p. 1—a |
| 121 | 207, 208 | 207 p. 1 |
| 122 | 209 p. 1, 2, 3 | 195 p. 1—a +209 p. 3—c |
| 123 | 209 p. 4, 210 | 209 p. 4 |
| 124 | 212 | 212 p. 1 |
| 125 | 213 | 213 p. 1 |
| 126 | 214 | 214 p. 2 |
| 127 | 215 | 215 p. 1 |
| 128 | 216 | 216 p. 4—c |
| 129 | 217 | 217 p. 2—b |
| 130 | Rzeczy podróżnych wysyłane za kwitami bagażowemi oraz za listami przewozowemi | 199 p. 1.—a + 209 p. 3—a |

§ 72.

W wypadkach ujawnienia braku sztuk przekazanych przesyłek lub też braku wagi poszczególnych sztuk ponad dopuszczalną normę (§ 52) urząd celny nadawczy uskutecznia obliczenie należności celnych i wewnętrznych w sposób wskazany w paragrafie 71, według wagi towaru, której brak ustalono i przesyła dokumenty z odpisami ich Dyrekcji Ceł.

§ 73.

Grupę, do której należy zaliczyć niedostarczony towar, ustala urząd celny na podstawie przewozowych dokumentów kolejowych, a w braku tych dokumentów na podstawie innych danych będących w posiadaniu urzędu celnego.

§ 74.

Należności celne i opłaty wewnętrzne za niedostarczone przesyłki przekazowe, które były zrewidowane przez urząd celny, podlegają ściągnięciu według norm ustalonych w deklaracji celnej urzędu, który dokonał rewizji.

§ 75.

Dyrekcja Ceł po otrzymaniu od urzędu celnedokumentów, dotyczących niedostarczonych przesy-

łek (§§ 70 i 72) sprawdza i zatwierdza wyliczenie należności celnych i opłat wewnętrznych dokonanych przez urząd celny, poczem jeden egzemplarz dokumentów prześle Zarządowi Kolei, która przyjęła przesyłkę do przewozu, z wezwaniem do uiszczenia przypadającej kwoty, drugi zaś egzemplarz dokumentów zatrzymuje Dyrekcja Ceł w aktach dla kontroli. Dyrekcje Ceł dołożą starań, aby wymienione wyżej dokumenty były przesyłane Zarządom kolei w możliwie najkrótszym czasie. Zarząd kolei powinien potwierdzić Dyrekcji Ceł datę otrzymania wezwania do uiszczenia należności celnych w ciągu 10 dni od nadejścia dokumentów.

§ 76.

W wypadkach, gdy przesyłka nieoclona uległa zniszczeniu w obrębie kolei z powodu pożaru, rozbicia naczyń z płynami i t. p., Dyrekcja Ceł na wniosek kolei umarza należności celne i wewnętrzne od takich przesyłek na zasadzie akt urzędowych, stwierdzających zniszczenie przesyłki.

§ 77.

(1) Jeżeli Zarząd kolei przedstawi Dyrekcji Ceł w ciągu 90 dni od daty otrzymania wezwania do uiszczenia należności celnych oryginalną fakturę towarową, lub odpis jej poświadczony przez wystawcę, na której podstawie byłoby możliwe dokładne określenie przypadających od przesyłki należności celnych, Dyrekcja Ceł może zmienić pierwotne obliczenie należności celnych i opłat wewnętrznych, uskutecznione w myśl postanowień § 71 i ustalić je według właściwych pozycji taryfy celnej i wagi z pobraniem opłaty manipulacyjnej.

(2) W wypadkach, gdy do towaru mogłaby być zastosowana stawka konwencyjna, obliczenie cła według takiej stawki może być dokonane po przedstawieniu przez kolej, niezależnie od faktury, prawidłowo wystawionego świadectwa pochodzenia.

§ 78.

Od decyzji Dyrekcji Ceł, spowodowanej przedstawieniem dokumentów wymienionych w § 77, służy Zarządowi kolei prawo odwołania do Ministerstwa Skarbu w ciągu 30 dni od daty otrzymania decyzji. Odwołanie należy wnieść za pośrednictwem Dyrekcji Ceł, która wydała decyzję.

§ 79.

(1) Przypadające od Zarządu kolei sumy należności celnych oraz opłat wewnętrznych powinny być wpłacone do najbliższej kasy skarbowej na rachnek właściwego nadawczego urzędu celnego w następujących terminach:

a) w ciągu jednego miesiąca po terminie przewidzianym w § 77, jeżeli Zarząd kolei nie przedstawi Dyrekcji Ceł w tym terminie faktury towarowej z wnioskiem o dokonanie zmiany pierwotnego obliczenia należności celnych, ani też nie wniesie odwołania do Ministerstwa Skarbu;

b) w ciągu jednego miesiąca po upływie terminu przewidzianego w § 78, o ile Zarząd kolei nie zgłosił odwołania do Ministerstwa Skarbu;

c) w ciągu jednego miesiąca po otrzymaniu ostatecznej decyzji Ministerstwa Skarbu na wniesione odwołanie.

(2) O dokonaniu wpłat Zarząd kolei jednocześnie zawiadamia właściwą Dyrekcję Ceł.

§ 80.

Ministerstwo Skarbu zwróci Zarządowi Kolei kwoty uiszczone w myśl postanowień § 79, jeżeli w ciągu 6 miesięcy od daty wpłaty zagubiona przesyłka celna będzie odnaleziona i dostarczona właściwemu urzędowi celnemu z nienaruszonem zamknięciem celnem, a w razie naruszenia zamknięcia celnego, jeżeli zostanie stwierdzone na podstawie dokumentów celnych lub kolejowych, że wartość przesyłki pod względem jakościowym i ilościowym nie uległa zmianie.

**Odprawa pociągów towarowych, odchodzących zagranicę.**

§ 81.

Sprawdzanie pociągu towarowego, mającego odejść zagranicę, uskutecznia graniczny urząd celny po ostatecznem skompletowaniu przez kolej takiego pociągu i ustawieniu go w miejscu przeznaczonem do odjazdu.

§ 82.

(1) Wagony z krajowemi przesyłkami, przeznaczonemi do wywozu, podlegającemi odprawie wywozowej na podstawie pisemnego zgłoszenia, powinny być włączone do pociągu dopiero po uskutecznieniu przez urząd celny ostatecznej odprawy.

(2) Wagony z przesyłkami krajowemi, odprawianemi na podstawie ustnego zgłoszenia, mogą być również odprawiane do wywozu po włączeniu wagonów do pociągu.

3) Na wagony kryte, odprawione przed wstawieniem ich do pociągu, należy nałożyć zamknięcie celne.

(4) Przesyłki drobnicowe powinny być odprawione do wywozu w magazynie i z magazynu załadowane do wagonu. Na wagon taki po załadowaniu przesyłek urząd celny również nałoży plomby celne.

(5) Odprawa wywozowa na stacjach granicznych przesyłek całowagonowych masowych, wolnych od cła, może być w razie potrzeby dokonywana o każdej porze dnia i nocy, nie wyłączając dni świątecznych.

§ 83.

(1) Dokonanie odprawy przesyłek przeznaczonych do wywozu należy oznaczyć na kolejowym li-

ście przewozowym datownikiem według wskazanego niżej wzoru i podpisem urzędnika celnego.

| |
|---|
| Wywóz — Zebrzydowice |
| Odpr. dn. 22.III. 1930 r. rej. Nr. ........ |
| Podpis: |

25 × 40 m/m

(2) Jeżeli chodzi o przesyłki zarejestrowane, urzędnik celny umieszcza na stemplu pozycję rejestru. Stempel należy wyciskać na liście przewozowym w miejscu wolnem w ten sposób, aby nie zacierać tekstu listu przewozowego.

§ 84.

Gdy pociąg został skompletowany i ustawiony w miejscu przeznaczonem do odjazdu, pracownik kolei zawiadamia o tem urząd celny, przedstawiając jednocześnie urzędowi celnemu po jednym egzemplarzu wykazu pociągowego i wykazu zdawczego wraz z kolejowemi listami przewozowemi. Po sprawdzeniu wymienionych dokumentów urzędnik celny w towarzystwie pracownika kolei przystępuje do sprawdzenia wagonów oraz całości plomb celnych. W czasie tej czynności polskie plomby celne zawieszone na wagonach zarówno z przesyłkami krajowemi, jak i zagranicznemi powinny być zdjęte.

§ 85.

(1) W razie potrzeby ściślejszego sprawdzenia przesyłki lub też, gdy przesyłka nie odpowiada wywozowym warunkom celnym, wagony z takiemi przesyłkami powinny być na żądanie urzędnika celnego wyłączone z pociągu i wykreślone z wykazów pociągowego i zdawczego.

(2) W czasie sprawdzania pociągu przez urzędnika celnego przesuwanie pociągu lub zmiana składu tegoż nie mogą być dokonywane bez zezwolenia urzędnika celnego.

(3) Po ukończeniu sprawdzenia urzędnik celny daje zezwolenie na odjazd pociągu.

(4) Odprawiony pociąg nie może być zatrzymywany po wyruszeniu ze stacji przed przekroczeniem linji celnej, z wyjątkiem wypadków, gdy zatrzymanie jest konieczne ze względu na bezpieczeństwo ruchu.

**Odprawa pociągów osobowych odchodzących zagranicę.**

§ 86.

Rewizję pociągów osobowych, wysyłanych zagranicę, ogranicza się do istotnych potrzeb, wynikających z istniejących przepisów o zakazie wywozu towarów zagranicę oraz o pobieraniu cła wywozowego.

§ 87.

(1) Odprawa wywozowa bagażu, przesyłek ekspresowych i pośpiesznych, wysyłanych zagranicę pociągami osobowemi może być wykonywana w wagonie bagażowym lub na peronie.

(2) Na przesyłki bagażowe, ekspresowe i pośpieszne, przeznaczone do wywozu zagranicę pociągami osobowemi, kolej wręcza urzędowi celnemu jeden egzemplarz wykazu zdawczego.

(3) Po dokonaniu odprawy pociągu i przesyłek urzędnik celny daje zezwolenie na wyprawienie pociągu w drogę.

**Sprawdzanie przesyłek krajowych nadawanych z pasa granicznego do kraju, oraz kontrola pociągów krajowych, wysyłanych z pasa granicznego do kraju.**

§ 88.

(1) Niezależnie od rewizji pociągów i przesyłek przybywających z zagranicy urzędy celne powinny sprawdzać na stacjach granicznych również przesyłki krajowe oraz kontrolować wysyłane z tych stacji do kraju pociągi osobowe i towarowe.

(2) Podróżni, wsiadający na stacjach lub przystankach, położonych między granicą Państwa, a stacją graniczną, oraz przesyłki i bagaże nadawane na tychże stacjach, podlegają sprawdzeniu na stacji granicznej.

§ 89.

Przesyłki krajowe towarowe i bagażowe nie mogą być przyjęte przez kolej do przewozu na stacji granicznej bez uprzedniego sprawdzenia przesyłek przez urząd celny.

§ 90.

Urząd celny wspólnie z zarządem stacji kolejowej ustala miejsce i sposób sprawdzania krajowych przesyłek towarowych. Sprawdzanie wymienionych przesyłek odbywa się na podstawie ustnego zgłoszenia pracownika kolejowego lub strony z przedstawieniem urzędowi celnemu kolejowych listów przewozowych. Jako dowód sprawdzenia krajowej przesyłki towarowej urzędnik celny wyciska na kolejowym liście przewozowym pieczęć według wskazanego niżej wzoru:

| |
|---|
| Urząd celny w ........................................ |
| Przesyłka krajowa. |
| Sprawdzono dnia ........................................ |
| Podpis |

40 × 70 m/m

§ 91.

Sprawadzanie krajowych przesyłek bagażowych wykonywa się na podstawie ustnego zgłoszenia podróżnych. Po sprawdzeniu urzędnik celny nalepia na wszystkich sztukach bagażu kartki z wyciśniętą na nich pieczęcią według wzoru przytoczonego w § 90, poczem przekazuje bagaż kolejowej ekspedycji bagażowej.

§ 92.

Ładowanie do wagonów krajowych przesyłek towarowych i bagażowych powinno odbywać się pod dozorem celnym.

§ 93.

(1) Do kontroli pociągu towarowego, wysyłanego ze stacji granicznej do kraju, przystępuje urząd celny po otrzymaniu od stacji kolejowej zawiadomienia, że pociąg jest już ustawiony i gotowy do wysłania. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia urzędnik celny w towarzystwie pracownika kolejowego przystępuje niezwłocznie do zbadania wszystkich dokumentów przewozowych danego pociągu towarowego. Przy tej czynności urzędnik celny ogranicza się do sprawdzenia, czy znajdują się dowody prawidłowego oclenia towarów lub też przekazania towarów do odprawy w innym urzędzie celnym, a gdy chodzi o przesyłki krajowe, czy na listach przewozowych znajdują się pieczęcie, stwierdzające sprawdzenie przesyłek przez urząd celny (§ 90).

(2) W razie uzasadnionej potrzeby urzędnik celny może zarządzić wyłączenie z pociągu zakwestjonowanego towaru lub wagonu celem dokładnego zbadania zawartości.

§ 94.

Po ukończeniu sprawdzenia dokumentów urzędnik celny daje zezwolenie na wyprawienie pociągu w drogę.

§ 95.

(1) O podstawieniu pociągu osobowego pod peron stacja kolejowa zawiadamia dyżurnego urzędnika celnego.

(2) Urzędnik zarządza niezwłocznie oddzielenie części peronu zajętego przez pociąg i zamknięcie dostępu do pociągu, poczem przystępuje do rewizji wagonów i parowozu.

(3) W czasie rewizji pociągu wejście na oddzieloną część peronu jest dozwolone tylko osobom pełniącym służbę przy pociągu.

(4) Po ukończeniu rewizji pociągu urzędnik celny ustanawia dozór celny przy drzwiach prowadzących na peron i przy wagonie bagażowym w pociągu, poczem daje zezwolenie na wpuszczanie podróżnych do pociągu i ładowanie przesyłek do wagonu bagażowego.

§ 96.

Jeżeli zachodzi potrzeba rewizji pakunków ręcznych, należy rewizję tę uskuteczniać po wyjściu podróżnych na peron. Rewizję taką należy jednak zarządzać tylko w wyjątkowych wypadkach uzasadnionego podejrzenia i bardzo oględnie.

§ 97.

(1) Po wpuszczeniu podróżnych do wagonu, oraz po ukończeniu ładowania pod dozorem celnym przesyłek do wagonu bagażowego urzędnik celny daje pozwolenie na wyprawienie pociągu.

(2) Dokonywanie kontroli celnej nie powinno powodować opóźnienia pociągu.

§ 98.

Gdyby lokalne warunki danej stacji granicznej utrudniały ścisłe wykonywanie przepisów dotyczących kontroli celnej przesyłek krajowych i pociągów wysyłanych z pasa granicznego do kraju, urząd celny przedstawi odpowiednie wnioski Dyrekcji Ceł, która ureguluje sprawę w porozumieniu z Zarządem Kolei.

**Wagony wypożyczone przez koleje polskie od prywatnych towarzystw najmu.**

§ 99.

(1) Wagony wypożyczone przez polskie koleje od prywatnych towarzystw najmu urząd celny przepuszcza bez pobierania należności celnych na podstawie zaświadczeń właściwych zarządów kolejowych. W zaświadczeniach takich powinny być wymienione numery jakiemi P. K. P. oznaczy wypożyczone wagony, oraz termin zwrotu tych wagonów.

(2) Powrotny wywóz wypożyczonych wagonów powinien być zgłoszony przez kolej urzędowi celnemu celem stwierdzenia występu. Jeżeli wywóz nastąpił nie przez ten urząd, który dokonał odprawy przywozowej, zarząd kolei powinien uzyskać od urzędu celnego wyjściowego potwierdzenie wywozu wagonów i przesłać je urzędowi, który dokonał odprawy przywozowej. Ewidencję omawianych wagonów prowadzi urząd celny wejściowy.

**Części zapasowe wagonów.**

§ 100.

(1) Części zapasowe wagonów, przesyłane przez koleje w myśl międzynarodowych konwencji o wzajemnem używaniu wagonów celem zastąpienia części uszkodzonych, jako też zwracane uszkodzone części takich wagonów są wolne od wszelkich opłat celnych.

(2) Jako zaświadczenie o przeznaczeniu tych części wystarczy przedstawienie przez kolej urzędowi celnemu listu przesyłkowego, przy którym omawiane części wagonów są przesyłane (wzór Nr. 8).

**Kolejowe przybory ładunkowe.**

§ 101.

(1) Kolejowe przybory ładunkowe, jako to: opony, łańcuchy, linki, sznury, kłonice i t. p. należące do kolei zagranicznych i zaopatrzone w cechy tych kolei, zalicza się do środków transportowych wolnych od opłat i zabezpieczenia celnego.

(2) Wymienione przybory ładunkowe urzędy celne winny przepuszczać na podstawie listu przesyłkowego (wzór Nr. 8) bez sporządzania wyniku rewizji na piśmie.

(3) Wywóz przyborów ładunkowych zagranicę może być dokonany przez dowolny urząd celny, przyczem zwalnia się koleje od obowiązku przedstawiania wejściowym urzędom celnym dowodu wywozu omawianych przyborów.

§ 102.

Przy powrotnym przywozie z zagranicy przyborów ładunkowych, stanowiących własność kolei polskich, urząd celny przepuści je według zasad ustalonych w § 101 bez żądania od kolei udowodnienia pierwotnego wywozu przyborów zagranicę.

§ 103.

Przywożone z zagranicy przybory ładunkowe, niestanowiące własności kolei, podlegają odprawie warunkowej na ogólnych zasadach, za zabezpieczeniem celnem, z obowiązkiem wywozu z powrotem zagranicę w terminie trzymiesięcznym od daty odprawy.

**Wagony prywatne.**

§ 104.

(1) Zagraniczne wagony towarowe prywatne oznaczone cechami kolei zagranicznej oraz znakiem P. świadczącym o włączeniu tych wagonów do taboru wymienionej kolei, urząd celny przepuszcza bez sporządzania wyniku rewizji i bez prowadzenia ewidencji tych wagonów. Ewidencję wymienionych wyżej wagonów prowadzi Zarząd kolei za pośrednictwem Centralnego Wagonowego Biura Obrachunkowego w Warszawie. Ewidencja ta powinna być prowadzona w sposób dający możność stwierdzenia w każdym czasie dat przybycia wagonu i odesłania go z powrotem zagranicę.

(2) Urząd celny w Warszawie przynajmniej raz na kwartał przeprowadza kontrolę obrotu wagonów prywatnych w Centralnem Wagonowem Biurze Obrachunkowem w Warszawie i w razie ujawnienia, że wprowadzone wagony prywatne pozostają w kraju dłużej niż trzy miesiące, donosi o tem Ministerstwu Skarbu, przedstawiając jednocześnie wykaz niezwróconych wagonów prywatnych z oznaczeniem w wykazie daty przybycia i nazwy granicznej stacji wejściowej.

**Zwolnienie od kolejowych opłat za przechowanie (składowe) towarów skonfiskowanych oraz zatrzymanych w celu sprawdzenia prawidłowości odprawy.**

§ 105.

(1) Przesyłki kolejowo-celne skonfiskowane na rzecz Skarbu Państwa, łącznie z przesyłkami spadłemi z licytacji i zakwalifikowanemi do zniszczenia, a także wszelkie towary, składane do magazynów kolejowych bezpośrednio przez urzędy celne lub skarbowe, tam, gdzie te urzędy nie posiadają własnych pomieszczeń składowych, są wolne od opłaty za przechowanie. W wypadkach tych przechowywanie bezpłatne odbywa się na ryzyko i odpowiedzialność właściwych urzędów celnych lub skarbowych. Pozatem wolne są od opłaty za przechowanie względnie za postój wagonów przesyłki kolejowe zatrzymane na stacji granicznej, w drodze lub na stacji przeznaczenia przez organa celne lub kontroli skarbowej w celu sprawdzenia prawidłowości dokonanej odprawy celnej lub skarbowej, albo też w celu sprawdzenia autentyczności przedstawionych dokumentów celnych, akcyzowych i t. p., jednak przez czas nie przewyższający trzech dób, chyba że wyniki sprawdzenia wykażą, że zwłoka wywołana została z winy nadawcy lub odbiorcy przesyłki.

(2) Postanowienia zawarte w tym paragrafie są włączone do przepisów Taryfy Towarowej Kolei Żelaznych (Część I. B).

§ 106.

W wyjątkowych wypadkach, gdy zajdzie potrzeba zatrzymania przesyłki przez czas dłuższy niż trzy doby, zwolnienie przesyłki od opłaty za przechowanie może nastąpić tylko za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, na wniosek właściwych Dyrekcyj Kolei lub władz Skarbowo-celnych.

**Bezpłatne przejazdy kolejami.**

§ 107.

(1) Personelowi celnemu (wykonawczemu i sprawującemu nadzór), zatrudnionemu w kolejowym ruchu granicznym na przestrzeni między stacją graniczną sąsiedniego państwa a polską stacją graniczną lub polską stacją wewnętrzną, zastępującą pod względem służby kolejowo-celnej stację graniczną, przysługuje prawo bezpłatnego przejazdu na tych przestrzeniach. Prawo bezpłatnego przejazdu przysługuje również konwojentom celnym, zatrudnionym w kolejowym ruchu tranzytowym na linjach objętych tym tranzytem oraz urzędnikom wykonywującym nadzór nad konwojentami.

(2) Bezpłatny przejazd wymienionego wyżej personelu odbywa się tam i z powrotem na podstawie zaświadczeń wydawanych przez Dyrekcję Ceł lub urząd celny, według wzoru ustalonego kolejowemi umowami o ruchu sąsiedzkim, które to zaświadczenia winny stwierdzać charakter służbowy jazdy ze ścisłem wyszczególnieniem odcinków kolejowych, na których posiadacz zaświadczenia wykonywa służbę celną w ruchu granicznym lub tranzytowym.

(3) Innych dowodów dla bezpłatnego przejazdu nie wymaga się.

(4) Personel celny (wykonawczy i sprawujący nadzór), legitymujący się zaświadczeniami wymienionemi powyżej, może zajmować miejsca w pociągach osobowych, nie wyłączając pośpiesznych: urzędnicy — w wagonach klasy II, dozorcy celni — w wagonach klasy III, przy jeździe zaś pociągiem towarowym personel celny korzysta z wagonu służbowego.

(5) W wypadkach, gdy wskutek uszkodzenia lub okradzenia w drodze wagonu z przesyłkami celnemi, jak również przybycia przesyłek celnych do stacji przeznaczenia bez uprzedniego dostarczenia ich do odprawy w urzędzie celnym, zachodzi potrzeba delegowania na miejsce urzędnika celnego, urzędnik ten na zasadzie okazanego wezwania stacji kolejowej, na której przesyłki zatrzymano, otrzymuje od zawiadowcy stacji kolejowej jednorazowy bezpłatny dowód, upoważniający do przejazdu tam i z powrotem pociągiem osobowym, nie wyłączając pośpiesznych, w wagonie II klasy, lub w wagonie służbowym pociągu towarowego.

**Kolejowe ajencje celne.**

§ 108.

Tam, gdzie na kolejach utworzono urzędy celne, Zarząd kolejowy obowiązany jest utrzymywać ajencje celne, których zadaniem jest załatwianie w urzędach celnych formalności celnych i innych w zastępstwie stron, oraz wykonywanie wszelkich prac fizycznych, związanych z odprawą celną pociągów i przesyłek. Szczegółowy zakres czynności kolejowych ajencji celnych regulują osobne przepisy.

**Środki techniczne do przeprowadzania rewizji pociągów i towarów.**

§ 109.

(1) Zarząd kolejowy dostarcza środków pomocniczych i urządzeń potrzebnych do rewizji pociągów, jako to: drabin, lamp bezpieczeństwa narzędzi i t. p., a w razie potrzeby urządza na stacjach granicznych dla funkcjonarjuszów celnych pomosty obserwacyjne.

(2) Tory, na których urząd celny odprawia pociągi, Zarząd kolejowy obowiązany jest należycie oświetlać.

(3) W związku z wykonywaniem prac fizycznych przez kolejowe ajencje celne, powinny być one należycie zaopatrzone w przybory i narzędzia (wagi, wózki, dźwigi, młotki i t. p.), niezbędne do wykonywania tych prac.

**Stosunek organów celnych i kolejowych.**

§ 110.

(1) Pracownicy kolejowi powinni ściśle stosować się do przepisów celnych i, mając na uwadze dobro Skarbu Państwa, dbać o interesy celne narówni z interesami kolejowemi. Pracownicy kolejowi obowiązani są okazywać urzędnikom urzędów celnych oraz urzędnikom Ministerstwa Skarbu i Dyrekcji Ceł, którym powierzono nadzór celny nad ruchem kolejowym, pomoc przy wykonywaniu przez nich obowiązków służbowych, udzielać im wyjaśnień, a także przedstawiać im na żądanie wszelkie księgi i dokumenty, związane z przewozem kolejowym.

(2) Uprawnienia organów celnych na terenie kolejowym, jako organów wykonawczych władz skarbowych, są określone w Instrukcji w sprawie dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych przez uprawnione organa państwowe (Dz. Urz. M. Sk. Nr. 8/1927, poz. 89 i Dz. Urz. Min. Komun. Nr. 1 poz. 2 z 1927 r.).

§ 111.

(1) Na wniosek urzędników Zarządu kolejowego, mających nadzór nad ruchem kolejowym, oraz zawiadowcy stacji i kierownika kolejowej ajencji celnej urząd celny obowiązany jest udzielać im informacji służbowych, dotyczących odprawianych przesyłek kolejowych, o ile żądane informacje nie stanowią tajemnicy służbowej.

(2) Urzędnicy celni powinni wykonywać swe czynności w sposób, któryby nie wpływał tamująco na ruch kolejowy.

§ 112.

Pracownicy kolejowi, którzy dopuścili się przemytnictwa lub innego przekroczenia przepisów celnych z uszczerbkiem dla Skarbu Państwa, nie mogą być zatrudnieni na stacjach znajdujących się w pasie granicznym.

§ 113.

(1) Kierownik urzędu celnego, zawiadowca stacji, oraz kierownik kolejowej ajencji celnej powinni pozostawać w stałym kontakcie celem uzgadniania i usprawniania tych czynności, związanych z odprawą podróżnych i przesyłek, które są wykonywane wspólnie, lub też gdy wykonanie czynności przez jedne organa stacyjne jest uzależnione od wykonania czynności przez inne organa. Kierownik urzędu celnego, zawiadowca stacji i kierownik ajencji celnej ustalają, w zależności od miejscowych warunków stacyjnych, sposób zawiadamiania urzędu celnego o wyjściu pociągów z ostatniej stacji zagranicznej, o przygotowaniu pociągów do rewizji celnej, oraz sposób udzielania przez urzędników celnych pozwoleń na wyprawienie w drogę pociągów po dokonaniu rewizji celnej.

(2) O ile chodzi o wykonywanie granicznej odprawy podróżnych należy również pozostawać w stałym kontakcie z kierownikiem miejscowej placówki kontroli paszportowej.

§ 114.

Przepisy zawarte w §§ 2, 3, 4, 7, 8, 9, 28 nie naruszają w niczem uprawnień przysługujących na stacjach granicznych organom policji państwowej z tytułu wykonywania służby bezpieczeństwa oraz kontroli osobowego ruchu granicznego.

**Do § 41**

Załącznik III do Umowy o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej. (R. I. V.).

**PRZEPISY**

**o urządzeniu pod względem zabezpieczenia celnego wagonów, kursujących w komunikacji międzynarodowej.**

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

1) Wagony i przedziały wagonowe, w których mają się przewozić towary, podlegające ocleniu, powinny posiadać łatwe lecz pewne zamknięcia tego rodzaju, ażeby nie można było zamkniętego towaru ani wyjąć, ani zamienić bez użycia siły i pozostawienia widocznych śladów.

2) W takich wagonach lub przedziałach wagonowych, nie powinno się znajdować żadnych tajemnych skrytek, ani pomieszczeń trudnych do wykrycia, nadających się do przechowania towarów lub rzeczy.

3) Każdy wagon powinien być na obydwóch podłużnych bokach oznaczony cechą i numerem kolei właścicielki. Jeżeli w wagonie znajduje się więcej oddzielnych przedziałów, to każdy przedział musi być oznaczony osobną literą.

## B. POSTANOWIENIA SPECJALNE.

Celem osiągnięcia zupełnie pewnego zamknięcia przestrzeni ładunkowej, wagony muszą odpowiadać w szczególności warunkom następującym:

### 1. Pudło.

1) Ściany boczne, podłoga, dach i wszystkie części składowe przestrzeni ładunkowej wagonu muszą być w ten sposób umocowane, ażeby rozebranie i złożenie ich napowrót od zewnątrz nie było możliwe bez pozostawienia widocznych śladów.

2) Wszystkie te części powinny znajdować się w dobrym stanie.

3) Przypadkowe uszkodzenia ścian wykluczają wagon od dalszego przewozu tylko wtedy, jeżeli zachodzi obawa, że przez powstałe skutkiem uszkodzenia otwory, umożliwiony będzie dostęp do ładunku.

### 2. Odstęp między suwanemi drzwiami, a częściami pudła wagonu.

Wolna przestrzeń między drzwiami suwanemi po ich zasunięciu, a częściami pudła wagonu krytego, nie może w żadnym wypadku przewyższać 20 mm.

### 3. Urządzenie do zamknięcia drzwi suwanych.

Każde drzwi suwane powinny być zaopatrzone w hak zarzutny lub też w inne urządzenia, dające taką samą pewność zamknięcia.

Zamknięcia te powinny być przytwierdzone w ten sposób, aby przy zamkniętych drzwiach odjęcie i ponowne przytwierdzenie zamknięcia nie było możliwe bez użycia siły i bez pozostawienia śladów wpadających w oczy.

### 4. Ucha do zamków celnych.

1) Drzwi wagonów krytych, suwane, skrzydłowe, czołowe i wogóle wszelkie inne drzwi wagonów krytych, jak również otwory do napełniania i wypuszczania cieczy przy wagonach, kotłach i cysternach, powinny być zaopatrzone w ucha o prześwicie co najmniej 15 mm. lub w inne nasadzki, dozwalające zawieszenie kłódek i plomb celnych w taki sposób, aby otworzenie drzwi lub otworów do napełniania i wypuszczania cieczy nie było możliwe bez uszkodzenia zamknięcia celnego.

2) Ucha te i inne nasadzki celne powinny być przymocowane nitami lub śrubami, których naśrubki znajdują się wewnątrz wagonu, lub do których przy zamkniętych drzwiach niema dostępu.

### 5. Urządzenia zabezpieczające zamknięcia drzwi suwanych.

1) Dolna część drzwi powinna być zaopatrzona w specjalne zabezpieczenie, uniemożliwiające podniesienie lub odciągnięcie drzwi od szyny poddrzwiowej.

2) Zabezpieczenie to może stanowić np.: hak, który przy zamknięciu drzwi wchodzi do ucha, przynitowanego do poddrzwiowej szyny, albo przedłużenie wewnętrznego obrzeża listwy drzwi poniżej szyny poddrzwiowej, lub jej łba, albo kątownik przynitowany do samej szyny i t. p. Wyjątkowo zabezpieczenie to może stanowić także płytka żelazna z otworem, umożliwiająca nałożenie kłódek, lub plomb celnych. Okucia rolek winny być tak umocowane, aby nie można było ich odjąć bez użycia siły.

### 6. Szyna poddrzwiowa.

Szyny poddrzwiowe powinny być mocno przynitowane przynajmniej do dwóch jej wsporników. Wsporniki te powinny być tak zmocowane z częściami stałemi pudła, żeby po zamknięciu wagonu zdjęcie tych wsporników nie było możliwe bez użycia siły i pozostawienia śladów wpadających w oczy.

### 7. Górna prowadnia drzwi.

Prowadnię górnej części drzwi suwanych powinien zabezpieczyć odpowiednio przymocowany drążek lub szyna.

### 8. Drzwi skrzydłowe i czołowe.

1) Drzwi wagonów krytych: skrzydłowe lub czołowe (np. u wagonów piwnych) powinny być zaopatrzone oprócz urządzeń zamykających i okuć drzwiowych, niedających się odjąć od zewnątrz, nadto jeszcze w jedno z odpowiadających warunkom punktu 4-go zamknięć celnych, tak, aby otworzenie drzwi bez uszkodzenia zamknięcia celnego nie było możliwe.

2) Nieużywane drzwi czołowe (np. w wagonach przygotowanych do służby sanitarnej) powinny być dla zabezpieczenia pod względem celnym zaszalowane lub zabite listwami, albo wstęgami żelaznemi.

### 9. Otwory okienne i przewiewcze.

1) Jeżeli znajdujące się w wagonach krytych otwory okienne lub przewiewcze opatrzone są żelaznemi prętami, kratą lub blachą dziurkowaną, to utworzone otwory nie powinny przekraczać 30 cm², aby przez te otwory nie było możliwe okradzenie zawartości wagonu. Żadna z części przytwierdzających okratowanie nie powinna się dać zdjąć od zewnątrz.

2) Jeżeli wymienione otwory nie są zabezpieczone w sposób powyższy, lecz zasuwami lub klapami, to te ostatnie urządzenia powinny być zamknięte jak następuje:

a) klapy lub zasuwy poziome: zakrętami, zasuwkami, haczykami zatrzaskującemi się, klubkami t. d.;

b) zasuwy pionowe: albo zapomocą wyżej wymienionych urządzeń, albo też, o ile zaopatrzone są w jedno z odpowiadających przepisom punktu 4-go zamknięć celnych, zapomocą plomb lub kłódek celnych i to w taki sposób, aby otworzenie zasuwy od zewnątrz nie było możliwe bez użycia siły i pozostawienia śladów wpadających w oczy, albo zniszczenia zamknięcia celnego.

3) Otwory ściekowe w podłodze wagonu, jeżeli mają więcej niż 35 mm średnicy, powinny być okratowane.

### 10. Nastawy na dachu.

Przy nastawach dachowych, zamykanych zasuwami, lub przykrywami, obowiązują co do sposobu ich przytwierdzania i zamykania postanowienia wskazane w poprzednich punktach.

### 11. Wagony towarowe z przedziurawieniami w ścianach lub w podłodze.

Wagony z przedziurawionemi ścianami lub podłogami (np. wagony do przewozu zwierząt), nawet gdy odpowiadają wyżej przytoczonym przepisom, wolno używać do przewozu tylko takiego towaru, który bądź w całości, bądź częściowo nie może być wyciągnięty przez te przedziurawienia w ścianach lub podłodze. W szczególności zabrania się przewozić w takich wagonach płynów lub towarów sypkich albo miałkich, nawet w beczkach lub workach.

### 12. Wagony otwarte ze stałemi pokrywami.

Wagony otwarte, których ściany czołowe połączone są ze sobą grubym drążkiem i posiadają stałe pokrywy o szerokości najmniej 75 cm i ściany boczne o wysokości co najmniej 50 cm, o ile są zaopatrzone w kółka do przymocowania opon, mogą być używane do przewozu wszelkiego rodzaju towarów, podlegających ocleniu, z warunkiem przykrycia oponą.

### 13. Wagony otwarte innego rodzaju.

1) Wagony otwarte innego rodzaju, zaopatrzone w kółka lub inne przyrządy do przymocowywania opon, mogą być użyte do przewozu towaru, podlegającego ocleniu wtedy, jeżeli chodzi o sztuki, z których każda waży najmniej 25 kg lub o takie towary, których załadowanie do wagonów krytych, lub otwartych, wskazanych w pkt. 12, z powodu rozmiarów (jak np. wielkie maszyny, części maszyn, kotły parowe i t. p.) albo z powodu innych właściwości (jak np. drzewo, bawełna, węgiel, koks, piasek, kamienie, ruda, żelazo surowcowe i stare wszelkiego rodzaju, żelazo w sztabach, zwierzęta, śledzie, tran, nafta i t. p.) nie jest dopuszczalne, lub nie praktykuje się.

2) W wypadkach powyższych pozostawia się orzeczeniu urzędów celnych, stosownie do udzielonych im przez władze zwierzchnie wskazówek, czy ze względu na zabezpieczenie od usunięcia i zamiany towaru należy zastosować celne umocowanie opon, czy zawieszenie plomb rozpoznawczych, czy też przedsięwziąć inne zarządzenia, lub też, czy wyjątkowo, zaniechać wogóle takiego umocowania, lub zarządzeń, zmierzających do zachowania tożsamości towaru. Również może być zarządzone konwojowanie wagonu przez funkcjonarjusza władz celnych.

3) Wydane przez władze zwierzchnie poszczególnych Państw przepisy co do wykonywania powyższego ustępu, powinny być podawane do wiadomości innym Państwom, należącym do Związku.

### 14. Opony i ich przymocowywanie.

1) Kółka do przymocowywania opon powinny być spawane (szwejsowane) i przytwierdzane klubkami zanitowanemi, lub zaśrubowanemi od wnętrza wagonu, bądź naprzemian do ruchomych ścian bocznych (względnie drzwi) i ostojnic wagonu, bądź do podwozia na wysokości obramowania podłogi w odległości conajwyżej 115 cm kółko od kółka, tak, aby przeciągnięcie przez nie linki uniemożliwiała tak wyjęcie ruchomych ścian bocznych, jak i otwarcie drzwi wagonu.

2) Opony muszą posiadać wzdłuż brzegów otwory okute metalem, przeznaczone do przeciągania linek, a rozmieszczone w odstępach mniej więcej tych samych co kółka u wagonu. Pierścienie do umocowania dozwolone są tylko na zewnętrznej powierzchni opony.

3) Opony powinny mieć wystarczającą wielkość i być w dobrym stanie. Szwy, nawet przy wstawionych częściach, muszą się znajdować na wewnętrznej stronie opony, albo być podwójne, t. j. we dwóch linjach na odstęp od 15 od 25 mm.

4) Linki nie mogą być sztukowane i powinny być zaopatrzone u końców w iglice metalowe. Poza temi iglicami muszą być wprawione ucha, w których po związaniu końców linki, zawiesza się zamknięcie celne.

## SPIS DZIAŁÓW.

Wzór Nr. 1
do § 12.

Numer ..................................
(numer kolejny U. C.)

# WYKAZ POCIĄGOWY

na pociąg Nr. .............. który przybył dn. .................................... o godz. .............. do granicznej stacji
w ..............................................................

| Nr. bieżący | Cecha Ładownych wagonów | Nr. | Zawartość | Uwagi |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

Wzór Nr. 2
do § 12.

## WYKAZ ZDAWCZY Nr. ..........

na przesyłki towarowe oddane dnia .......... 19 .......... o godz. ..........
pociągiem Nr. .......... na stacji ..........

| Nr. rejestru urzędu Celnego | Nr. bieżący | Wagony | | Stacja | | List przewozowy | | Przesyłki | | | | | | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nr.Nr. | Cechy | nadania | przeznaczenia | Nr. | Data | Cechy | Nr. | Ilość sztuk | Rodzaj opakowania | Nazwa towaru | Waga | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| | | | | | | | | | | | | | | |

Oddał: (podpis i datownik)

Przyjął: (podpis i datownik)

Wzór Nr. 3
do § 14.

## W Y K A Z Z D A W C Z Y Nr. ..........

na przesyłki bagażowe, ekspresowe i pośpieszne, przewożone w wagonach bagażowych, oddane dnia .................. 19 ..... o godz. .......... pociągiem Nr. .......... na stacji ....................

| Nr. rejestru urzędu celnego | Nr. bieżący | Stacja nadania | Stacja przeznaczenia | Nr. ceduły bagażowej wzgl. listu ekspresowego lub przewozowego | Ilość sztuk | Waga w kg | Cechy i numery | Rodzaj opakowania | Nazwa towaru | U w a g i |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| | | | | | | | | | | |

Oddał:
(podpis i datownik)

Przyjął:
(podpis i datownik)

U w a g a: Przy przewozie bagażu nie wypełnia się rubryk: 8 i 9 natomiast w rubryce 10 oznacza się takie przesyłki wyrazem „bagaż".

Wzór Nr. 4
do § 40

## TOWAROWA LISTA PRZEKAZOWA Nr. 801.

(rejestru przekazowego nadawczego).

Wagon Nr. ..........
Cechy ..........

Przekazuje się do Urzędu Celnego w Warszawie niżej wyszczególnione towary:

| Pozycja rejestru przywozowego względnie przekazowego odbiorczego U. C. nadawczego | Cechy i numery | Ilość sztuk | Opakowanie | Rodzaj towaru | Waga surowa w kg | Numery i data kolejowych listów przewozowych | Stacja nadania | Stacja przeznaczenia | Imię, nazwisko i adres odbiorcy | Ilość zawieszonych plomb | Pozycja rejestru przekazowego odbiorczego U. C. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1004 | R. O. 1/4 | 4 | skrzynie | wyroby żelazne | 156 | 22. I. 30 173/2 | Paryż | Białystok | Kooperatywa „Jedność" | 4 | 1962 |

| Wniosek kolei | Potwierdzenie urzędu celnego nadawczego | Potwierdzenie urzędu celnego odbiorczego | Uwagi |
|---|---|---|---|
| 13 | 14 | 15 | 16 |
| Niżej podpisany pełnomocnik kolei stawia wniosek o przekazanie wymienionych w liście przesyłek do urzędu celnego w Warszawie. Jednocześnie stwierdza zgodność tych przesyłek z listą i obowiązuje się dostarczyć je wymienionemu urzędowi celnemu w stanie niezmienionym, w terminie ustanowionym przepisami<br>Stacja Zbąszyń dn. 24. II. 1930 r.<br>Podpis<br>datownik | Zgodność wymienionych przesyłek stwierdza się<br>Urząd Celny w Zbąszyniu dn. 25. II. 1930 r.<br>pieczęć<br>Podpis | Odbiór wymienionych przesyłek potwierdza się<br>Urząd Celny w Warszawie dn. 1. III. 1930 r.<br>pieczęć<br>Podpis | |

Rubryki obwiedzione grubemi linjami wypełnia kolej.

**Wzór Nr 5.**
**do § 40.**

Wagon Nr. ..........
Cechy ..........

## BAGAŻOWA LISTA PRZEKAZOWA Nr. 408.

(rejestru przekazowego nadawczego).

Przekazuje się do Urzędu Celnego w Warszawie niżej wyszczególnione bagaże:

| Pozycja rejestru przywozowego względnie przekazowego U. C. nadawczego | Stacja nadania | Stacja przeznaczenia | Data i Nr. kwitu bagażowego | Ilość sztuk | Rodzaj opakowania | Waga w kg | Ilość zawieszonych plomb celnych | Pozycja rejestru przekazowego odbiorczego U. C. odbiorczego |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 38 | Bucarest | Warszawa | 27.II.30 | 2 | 1 kosz<br>1 kufer | 62 | 2 | 203 |

| Wniosek kolei | Potwierdzenie urzędu celnego nadawczego |
|---|---|
| 10 | 11 |

**Wniosek kolei (10)**

Niżej podpisany pełnomocnik kolei stawia wniosek o przekazanie wymienionych w liście przesyłek do urzędu celnego w Warszawie. Jednocześnie stwierdza zgodność tych przesyłek z listą i obowiązuje się dostarczyć je wymienionemu urzędowi celnemu w stanie niezmienionym w terminie ustanowionym przepisami.

Stacja Sniatyn-Załucze dn. 1.III. 1930 r.

Podpis:

datownik

**Potwierdzenie urzędu celnego nadawczego (11)**

Zgodność wymienionych przesyłek stwierdza się.

Urząd Celny w Sniatynie-Załuczu dn. 1.III.1930 r.

Pieczęć

Podpis:

**Potwierdzenie urzędu celnego odbiorczego**

12

Odbiór wymienionych przesyłek potwierdza się.

Urząd Celny w Warszawie dn. 2.III.1930 r.

Pieczęć

Podpis:

Rubryki obwiedzione grubemi linjami wypełnia kolej.

Wzór Nr. 6
do § 46.

Urząd Celny w Zbąszyniu

# REJESTR PRZEKAZOWY NADAWCZY

za miesiąc luty 1930 r.

| Numer kolejny | Pozycja rejestru przywozu lub przekazowego odbiorczego | Data | Nazwa urzędu celnego, do którego przekazano przesyłkę | Urząd celny odbiorczy potwierdził odbiór przesyłek: dnia | Urząd celny odbiorczy potwierdził odbiór przesyłek: pozycja rejestru odbiorczego | UWAGI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | 6 |
| 801 | 1004 | 25.II.30. | Warszawa | 1.III.30. | 1962 | |
| 802 | 1005 | " | Poznań | " | 1670 | |
| 803 | 1010 | " | Wilno | 12.III.30. | 762 | |
| 804 | 1012/17 | 26.II.30. | Zebrzydowice | 3.III.30. | 1705 | |
| | wagon | 186245 | Kreda | " | " | |
| | " | 201843 | " | " | " | |
| | " | 347526 | " | " | " | |
| | " | 100708 | " | " | " | |
| | " | 513613 | " | " | " | |
| | " | 847529 | " | " | " | |

Wzór Nr. 7
do § 51

Urząd Celny w Zebrzydowicach.

## REJESTR PRZEKAZOWY ODBIORCZY

za miesiąc marzec 1930 r.

| Pozycja kolejna | Data wpisania do rejestru | Nazwa urzędu celnego nadawczego | Data i numer listy przekazowej U. C. nadawczego | Ilość sztuk i rodzaj opakowania | Rodzaj towaru | Załatwienie: nazwa rejestru wzgl. księgi | Załatwienie: pozycja | data występu i numer pociągu *) | UWAGI (numer deklaracji, protokół licytacji, protokół zniszczenia i tp.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1700 | 1. III. | Lubliniec | 24. II. 30 1748 | — | -- | — | — | 2. III. 30 poc. 603 | |
| 1701 | „ | Zbąszyń | 16. III. 30 1809 | 3 bele | tkaniny | R. o. o. | 75 | — | Nr. dekl. 502 |
| 1702 | „ | Sniatyń | 27. II. 30 1502 | 1 skrz. | owoce | R. przek. nadawczy | 110 | | |
| 1703 | „ | Katowice | 22. II. 30 1105 | 1 skrz. | maszyny | Księga składowa składu*) | 23 | | Nr. dekl. 503 |
| 1704 | 3. III. | Sumina | 25. II. 30 1086 | 1 wagon | rzeczy przesiedl. | wolne od cła | | | „ 504 |
| 1705 | „ | Zbąszyń | 26. II. 30 804 | — | — | — | --- | 3. III. 30 poc. 603 | |

*) Wypełniają tylko graniczne urzędy celne.

**Wzór Nr. 8 w/g R. I. V.**
do § 100.

Polskie Koleje Państwowe.

# LIST PRZESYŁKOWY Nr. ........ Stacji ........

do stacji ........ na (wyszczególnienie wysyłanego przedmiotu i odbiorcy w wypadkach §§ 15 i 16)

w kierunku przez ........

Przeekspedjowania lub ponowne nadania oraz przeładowania na drodze pierwotnej lub powrotnej powinny być również wpisane do odpowiednich rubryk. Przybory ładunkowe zwraca się, bez względu na to, którędy nadeszły, drogą najkrótszą do najbliższej stacji przejścia na kolej macierzystą.

| Droga pierwotna | | | | | | Droga powrotna | | | | | | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ze | do | za cedułą przew. | | wagon*) | | ze | do | za cedułą przew. | | wagon | | |
| stacji | | Nr. | data | Nr. | cecha | stacji | | Nr. | data | Nr. | cecha | |
| | | | | | | | | | | | | *) W razie wysył. części zapas. zgodnie z § 16 należy w rubr. „wagon" wskazać do jakiego mianowicie wagonu te części są przeznaczone. |

Niniejszy list przesyłkowy zwraca się razem z należącymi do niego przedmiotami, o ile te przedmioty są również zwracane

........ dnia ........ 19 ....

Ekspedycja towarowa ........

*) Stempel stacji wysył. na drodze pierwotnej

Stempel stacji odbior. na drodze pierwotnej.

Wyżej wymienione przedmioty otrzymano w porządku. (Wiersz ten należy wykreślić przy zwrotnej przesyłce przyborów ładunkowych)

........ dnia ........ 19 ....

Ekspedycja towarowa ........

*) Stempel stacji wysył. na drodze powrotnej.

Stempel stacji odbior. na drodze powrotnej.

*) Stemple stacyj przejścia lub przeładunku, a także stacyj przeekspedjowania lub nowego nadania muszą być rozmieszczone na stronie odwrotnej w porządku kolejności od lewej strony do prawej.

**136.**

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SKARBU**

z dnia 22 maja 1930 r.

**wydane w porozumieniu z Ministrem Komunikacji w sprawie ekspozytur celnych, otwieranych w siedzibach przedsiębiorstw przemysłowych.**

Na podstawie artykułów 4 i 11 Ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Celem ułatwienia przedsiębiorstwom przemysłowym obrotu towarowego z zagranicą, mogą być otwierane na prośbę tych przedsiębiorstw w ich siedzibie, na warunkach podanych niżej, ekspozytury celne, przeznaczone od odprawy niektórych towarów sprowadzanych z zagranicy wyłącznie dla potrzeb danych przedsiębiorstw przemysłowych oraz odprawy wywozowej wytworów wspomnianych przedsiębiorstw.

§ 2.

Ekspozytury celne, utworzone w siedzibie przedsiębiorstw przemysłowych, są oddziałami swych urzędów macierzystych i dokonywują odpraw celnych przywozowych i wywozowych w zakresie udzielonych im uprawnień.

§ 3.

Plac urzędowy ekspozytury celnej stanowią: taryfowa stacja kolejowa z bocznicami kolejowemi, wiodącemi do przedsiębiorstwa, pomieszczenie ekspozytury celnej, magazyny celne oraz tereny, przeznaczone dla odpraw celnych w siedzibie przedsiębiorstwa. Funkcjonarjusze celni, oraz organa celne, wykonywające kontrolę czynności ekspozytury, mają wolny dostęp do wszelkich zabudowań i magazynów, znajdujących się w obrębie danego przedsiębiorstwa przemysłowego. Wstęp do zakładu przemysłowego, w którym dokonywa się fabrykacji, winien zasadniczo odbywać się w towarzystwie funkcjonarjusza przedsiębiorstwa.

§ 4.

Etat osobowy ekspozytury ustala kierownik urzędu celnego w zależności od rozmiarów obrotu towarowego z zagranicą przedsiębiorstwa.

Koszta utrzymania personelu zatrudnionego w ekspozyturze, jak również koszta, związane z kontrolą czynności ekspozytury przez urząd macierzysty, zwracają Skarbowi Państwa przedsiębiorstwa przemysłowe, w których interesie utworzono ekspozytury.

§ 5.

Przedsiębiorstwo przemysłowe obowiązane jest dostarczać bezpłatnie odpowiednich pomieszczeń dla ekspozytury, jako to: na kancelarję, magazyny i t. p. wraz z urządzeniami i przyborami potrzebnemi do odprawy celnej.

Pomieszczenia takie stanowią lokale urzędowe ekspozytury przeznaczone do wyłącznego jej użytku. Wymienione wyżej pomieszczenia przedsiębiorstwo obowiązane jest własnem staraniem i kosztem oświetlać, opalać, sprzątać i utrzymywać w należytym stanie.

Pozatem przedsiębiorstwo obowiązane jest dostarczyć bezpłatnie na żądanie urzędu celnego odpowiednich mieszkań dla funkcjonarjuszów celnych, zatrudnionych w ekspozyturze.

Celem wykonania prac fizycznych, związanych z odprawą celną przesyłek, przedsiębiorstwo winno dostarczyć ekspozyturze celnej własnem staraniem i na własny koszt odpowiednich sił roboczych.

§ 6.

Przesyłki przeznaczone dla przedsiębiorstw przemysłowych, a stanowiące: surowce, półfabrykaty, materjały budowlane, materjały niezbędne do utrzymania fabryki w ruchu, jako to: maszyny, ich części, narzędzia, materjały pędne i t. p. mogą być, na wniosek nadawcy wyrażony w liście przewozowym, przekazywane bezpośrednio do ekspozytur celnych. Na przesyłki takie kolej sporządza dodatkowo czwarty egzemplarz listy przekazowej, który to egzemplarz urząd celny nadawczy przesyła właściwemu urzędowi celnemu macierzystemu, niezależnie od listy przekazowej B, przesyłanej ekspozyturze. Inne towary, przeznaczone dla przedsiębiorstw przemysłowych, powinny być odprawiane w urzędach celnych granicznych lub wewnętrznych na ogólnych zasadach.

§ 7.

Przekazane do ekspozytury celnej towary odprawia personel ekspozytury lub urzędnik delegowany w tym celu każdorazowo przez urząd celny macierzysty. Które towary mogą być odprawiane przez personel ekspozytury określa dla każdej ekspozytury Dyrekcja Ceł we własnym zakresie.

§ 8.

Oddawanie przesyłek celnych z terenu stacji taryfowej na bocznicę przedsiębiorstwa winno się odbywać na podstawie wykazów zdawczych, sporządzanych przez kolej, z których jeden egzemplarz otrzymuje od kolei ekspozytura celna.

Przyjęcie przesyłek celnych przedsiębiorstwo winno potwierdzić na wykazach zdawczych z oznaczeniem w nich stanu i ilości plomb celnych, oraz dnia i godziny przyjęcia.

Przybywające do stacji taryfowej przesyłki celne drobnicowe mogą być w ramach umów bocznicowych przekazywane na bocznicę przemysłową tylko w wagonach krytych. Używanie dla przewozu takich przesyłek wagonów otwartych jest wzbronione.

Przewóz przesyłek celnych z kolejowej stacji taryfowej do przedsiębiorstwa innemi środkami poza koleją może być dokonany tylko za każdorazowem

pozwoleniem urzędu celnego macierzystego i pod konwojem celnym.

W wypadkach uszkodzenia wagonu z przesyłkami celnemi, uszkodzenia lub braku plomb celnych oraz uszkodzenia lub braku przesyłek celnych, stacja taryfowa, nie będąca siedzibą urzędu celnego, zawiadamia o tem właściwy urząd celny macierzysty, celem sporządzenia wspólnie odpowiedniego protokółu. Przed sporządzeniem protokółu przy udziale funkcjonarjusza urzędu celnego przesyłki takie nie mogą być przekazane przedsiębiorstwu.

§ 9.

Z chwilą przyjęcia przesyłek celnych od kolei na stacji taryfowej (§ 8), przedsiębiorstwo ponosi wobec Zarządu Ceł całkowitą odpowiedzialność za całość nałożonych na przesyłki zamknięć celnych oraz za całość wspomnianych przesyłek.

Ochrona przesyłek celnych od chwili przyjęcia ich przez przedsiębiorstwo od kolei aż do czasu oclenia i wydania przez ekspozyturę celną do wolnego obrotu należy do obowiązku przedsiębiorstwa.

Przyjęte na stacji taryfowej przesyłki celne przedsiębiorstwo obowiązane jest dostarczyć ekspozyturze celnej w ciągu 24 godzin od daty przyjęcia. W razie niedostarczenia przesyłki w tym terminie ekspozytura celna wyznacza przedsiębiorstwu trzy dni dla odszukania przesyłki. Po bezskutecznym upływie wyznaczonego dla odszukania przesyłki terminu przedsiębiorstwo obowiązane jest niezwłocznie uiścić przypadające od zaginionej przesyłki należności celne i inne opłaty według norm określonych każdocześnie w przepisach o materjalnej odpowiedzialności kolei za niedostarczenie urzędom celnym przesyłek celnych.

Niedostarczenie ekspozyturze celnej przesyłek celnych do odprawy lub też dostarczenie przesyłek w stanie zmienionym może spowodować odebranie przedsiębiorstwu prawa uskuteczniania odpraw celnych w ekspozyturze, niezależnie od wdrożenia przeciwko winnym postępowania karnego i ściągnięcia od przedsiębiorstwa przypadających za przesyłki opłat celnych.

§ 10.

Przekazane przez kolej przedsiębiorstwu przesyłki celne nie mogą być poddane przez przedsiębiorstwo jakimkolwiek manipulacjom lub wypuszczone do wolnego obrotu aż dopiero po ocleniu ich i wydaniu do wolnego obrotu przez ekspozyturę celną. Po dostarczeniu przesyłek celnych do przedsiębiorstwa winny one być, o ile nie podlegają odprawie w wagonach, niezwłocznie wyładowane pod dozorem funkcjonarjuszów celnych środkami przedsiębiorstwa do magazynu celnego ekspozytury. W wyjątkowych wypadkach ekspozytura może zezwolić na pozostawienie takich przesyłek w wagonie do dnia następnego.

Magazyn celny przy ekspozyturze pozostaje stale pod wspólnem zamknięciem celnem ekspozytury i przedsiębiorstwa.

Znajdujące się na wagonach i oddzielnych sztukach przesyłek zamknięcia celne mogą być zdjęte tylko przez funkcjonarjuszów celnych.

Przedsiębiorstwo obowiązane jest stosować się do wszelkich przepisów celnych, dotyczących obrotu towarowego z zagranicą.

§ 11.

Przybyłe dla przedsiębiorstwa do ekspozytury przesyłki celne winny być zgłoszone przez przedsiębiorstwo do odprawy celnej ekspozyturze w terminie ustalonym ogólnemi przepisami celnemi dla zgłoszenia do odprawy przesyłek celnych w wewnętrznych urzędach celnych. Bieg wymienionego terminu rozpoczyna się od daty przyjęcia przesyłki przez przedsiębiorstwo od kolei na stacji taryfowej.

Odprawa celna wymienionych wyżej przesyłek oraz wypuszczenie ich do wolnego obrotu odbywa się na ogólnych zasadach.

§ 12.

Przesyłki wagonowe odprawione na wywóz zagranicę w ekspozyturze celnej winny być przez przedsiębiorstwo dostawione do taryfowej stacji kolejowej i nadane do przewozu w ciągu 24 godzin, a przesyłki drobnicowe w ciągu 6 dni od chwili dokonania odprawy wywozowej.

Odpowiedzialność za całość odprawionych przez ekspozyturę celną do wywozu przesyłek oraz za całość nałożonych na przesyłki zamknięć celnych ciąży na przedsiębiorstwie aż do chwili przyjęcia tych przesyłek przez kolej na stacji taryfowej, lub w kolejowym magazynie tej stacji.

Odbiór przesyłek przez kolej odbywa się na podstawie wykazów zdawczych, sporządzanych przez przedsiębiorstwo, z których jeden egzemplarz przedsiębiorstwo wręcza ekspozyturze celnej. W wykazie takim winna kolej oznaczyć dzień i godzinę przyjęcia przesyłek oraz ilość i stan plomb celnych.

§ 13.

Z chwilą przyjęcia przesyłki przez kolej od przedsiębiorstwa odpowiedzialność za całość przesyłki i dostarczenie jej odbierczemu urzędowi celnemu przechodzi na kolej.

W razie istotnej potrzeby kolej może sprawdzić zawartość przesyłki odprawionej na wywóz w ekspozyturze celnej przed przyjęciem przesyłki do przewozu i podpisaniem listy przekazowej.

Sprawdzenie takie winno się odbywać w obecności funkcjonarjusza ekpsozytury celnej, lub urzędu celnego macierzystego, uprawnionych do zdjęcia zamknięcia celnego i nałożenia nowego. O sprawdzeniu przesyłki należy poczynić odpowiednie adnotacje na liście przekazowej.

Dostarczenie do magazynu kolejowej stacji taryfowej drogą kołową drobnicowych przesyłek, odprawionych do wywozu przez ekspozyturę, winno odbywać się za pozwoleniem urzędu macierzystego pod konwojem celnym.

§ 14.

Listy przekazowe na przesyłki odprawione na wywóz zagranicę w ekspozyturze celnej sporządza

przedsiębiorstwo na drukach obowiązujących przy przekazywaniu przesyłek celnych kolejami. W liście takiej przedsiębiorstwo wypełnia nagłówek oraz rubryki 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10. Wypełnione listy przedsiębiorstwo wręcza ekspozyturze, która zapisuje je do rejestru przekazowego i wypełnia ze swej strony rubryki 1, 11, 14.

Wypełnione w ten sposób listy przekazowe winny być dostarczone kolejowej stacji taryfowej, która po sprawdzeniu danych, zamieszczonych w liście przekazowej wypełnia rubrykę 7 i 13 listy, zaopatruje je w pieczęć stacji i odpis, poczem egzemplarz A listy zatrzymuje celem dołączenia do dokumentów przewozowych, a egzemplarze B i C zwraca ekspozyturze. Ekspozytura po otrzymaniu list przekazowych B i C postępuje z niemi w myśl Instrukcji o przekazywaniu przesyłek celnych.

O ile przedsiębiorstwo wypisze w nagłówku listy przekazowej nazwę granicznego urzędu celnego odbiorczego, który nie jest właściwy stosownie do przepisów kolejowych dla danego kierunku przewozu, stacja taryfowa jest uprawniona do zmiany w listach przekazowych takiego urzędu na właściwy urząd celny.

Zmiana taka winna być potwierdzona pieczęcią i podpisem stacji taryfowej.

Ekspozytura celna w takich wypadkach zamienia w swoim rejestrze przekazowym pierwotnie wpisany urząd celny odbiorczy na urząd ustalony w liście przekazowej przez stację taryfową.

Czynności, związane z wydawaniem kwitów wywozowych na towary korzystające ze zwotu cła, wykonywa wyłącznie urząd macierzysty na zasadzie osobnych wydanych w tym względzie przepisów.

§ 15.

Ekspozytury celne utworzone w siedzibach przedsiębiorstw mają charakter ekspozytur czasowych i mogą być zwinięte po upływie trzech miesięcy od daty zawiadomienia o tem zainteresowanego przedsiębiorstwa.

§ 16.

Stwierdzone nieprzestrzeganie przez przedsiębiorstwo warunków zawartych w niniejszem rozporządzeniu może spowodować niezwłocznie zwinięcie ekspozytury celnej z pominięciem terminu ustalonego w § 15.

§ 17.

Udzielone przedsiębiorstwu prawo dokonywania odpraw celnych towarów w ekspozyturze ustaje z chwilą wydzierżawienia przedsiębiorstwa osobom trzecim lub też sprzedaży tegoż.

§ 18.

Wszystkie przedsiębiorstwa, które korzystają z odpraw celnych towarów w ekspozyturach celnych, utworzonych w siedzibach przedsiębiorstw, winny złożyć właściwej Dyrekcji Ceł w ciągu 30 dni od daty ogłoszenia niniejszego rozporządzenia oświadczenie, że przyjmują zawarte w niej warunki i obowiązują się ściśle ich przestrzegać.

§ 19.

Szczegółową instrukcję dla urzędów celnych i ekspozytur co do wykonania niniejszego rozporządzenia wydadzą Dyrekcje Ceł we własnym zakresie, w zależności od lokalnych warunków.

Sposób doręczania urzędom macierzystym i ekspozyturom celnym przez kolejową stację taryfową wstępnych dokumentów celnych (listy przekazowej, deklaracji nadawcy i t. p.), sposób dostarczania kolejowej stacji taryfowej dokumentów na odprawione przez ekspozyturę do wywozu zagranicę przesyłki oraz inne szczegóły kolejowo-celnej czynności ustalą we wzajemnem porozumieniu Dyrekcja Ceł z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych.

§ 20.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

Minister Komunikacji: *Kühn*

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 51810. 1.VII.30. 8.500.

**WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.—, półroczna zł. 4.—, kwartalna zł. 2.—.**
**Pojedyńczy numer — groszy 50.**

przedsiębiorstwo na granicach obowiązujących przy przekazywaniu przesyłek celnych kolejami. W listu takiej przedsiębiorstwo wypełnia nagłówek oraz rubryki 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10. Wypełnione listy przedsiębiorstwo wręcza ekspozyturze, która zapisuje je do rejestru przekazowego i wypełnia ze swej strony rubryki 1, 11, 14.

Wypełnione w ten sposób listy przekazowe winny być dostarczone kolejowej stacji taryfowej, która po sprawdzeniu danych zamieszczonych w liście przekazowej wypełnia rubryki 7 i 13 listy, wyciska je w pieczęć stacji i podpis, poczem egzemplarz A listy zatrzymuje celem dołączenia do dokumentów przewozowych, z egzemplarzem B i C zwraca ekspozyturze. Ekspozytura po otrzymaniu list przekazowych B i C postępuje z niemi w myśl instrukcji o przekazywaniu przesyłek celnych.

O ile przedsiębiorstwo wypisze w nagłówku listy przekazowej nazwę przeznaczonego urzędu celnego odbiorczego, który nie jest właściwy stosownie do przepisów kolejowych dla danego kierunku przewozu, stacja taryfowa jest uprawniona dokonać w listach przekazowych takiego urzędu na właściwy urząd celny.

Zmiana taka winna być potwierdzona pieczęcią i podpisem stacji taryfowej.

Ekspozytura celna w takich wypadkach zamienia w swoim rejestrze przekazowym pierwotnie wpisany urząd celny odbiorczy na urząd ustalony w liście przekazowej przez stację taryfową.

Czynności, związane z wydawaniem kwitów wywozowych na towary korzystające ze zwrotu cła, wykonywa wyłącznie urząd macierzysty na zasadzie osobnych wydanych w tym względzie przepisów.

§ 15.

Ekspozytury celne utworzone w siedzibach przedsiębiorstw mają charakter ekspozytur czasowych i mogą być zwinięte po upływie trzech miesięcy od daty zawiadomienia o tem zainteresowanego przedsiębiorstwa.

§ 16.

Stwierdzone nieprzestrzeganie przez przedsiębiorstwo warunków zawartych w niniejszem rozporządzeniu może spowodować niezwłoczne zwinięcie ekspozytury celnej z pominięciem terminu ustalonego w § 15.

§ 17.

Udzielone przedsiębiorstwu prawo dokonywania odpraw celnych towarów w ekspozyturze może z chwilą wydzierżawienia przedsiębiorstwa osobom trzecim lub też sprzedaży tegoż.

§ 18.

Wszystkie przedsiębiorstwa, które korzystają z odpraw celnych towarów w ekspozyturach celnych, utworzonych w siedzibach przedsiębiorstw, winny złożyć właściwej Dyrekcji Ceł w ciągu 30 dni od daty ogłoszenia niniejszego rozporządzenia oświadczenie, że przyjmują zawarte w niem warunki i obowiązują się ściśle ich przestrzegać.

§ 19.

Szczegółowe instrukcje dla urzędów celnych i ekspozytur co do wykonania niniejszego rozporządzenia wydaje Dyrekcja Ceł we właściwym zakresie, w zależności od lokalnych warunków.

Sposób doręczania urzędom macierzystym i ekspozyturom celnym przez kolejową stację taryfową wolnych dokumentów celnych listy przekazowej, dołączać należy i t. p.), sposób poświadczania kolejowej stacji taryfowej dokumentów na odprawione przez ekspozyturę do wywozu przesyłki oraz inne szczegóły kolejowo - celnych czynności ustala we wzajemnem porozumieniu Dyrekcja Ceł z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych

§ 20.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Skarbu *Ignacy Matuszewski*

Minister Komunikacji *Kühn*

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. № 5610. 1930. 950

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.—, półroczna zł. 4.—, kwartalna zł. 2.—.

Pojedyńczy numer — groszy 20.